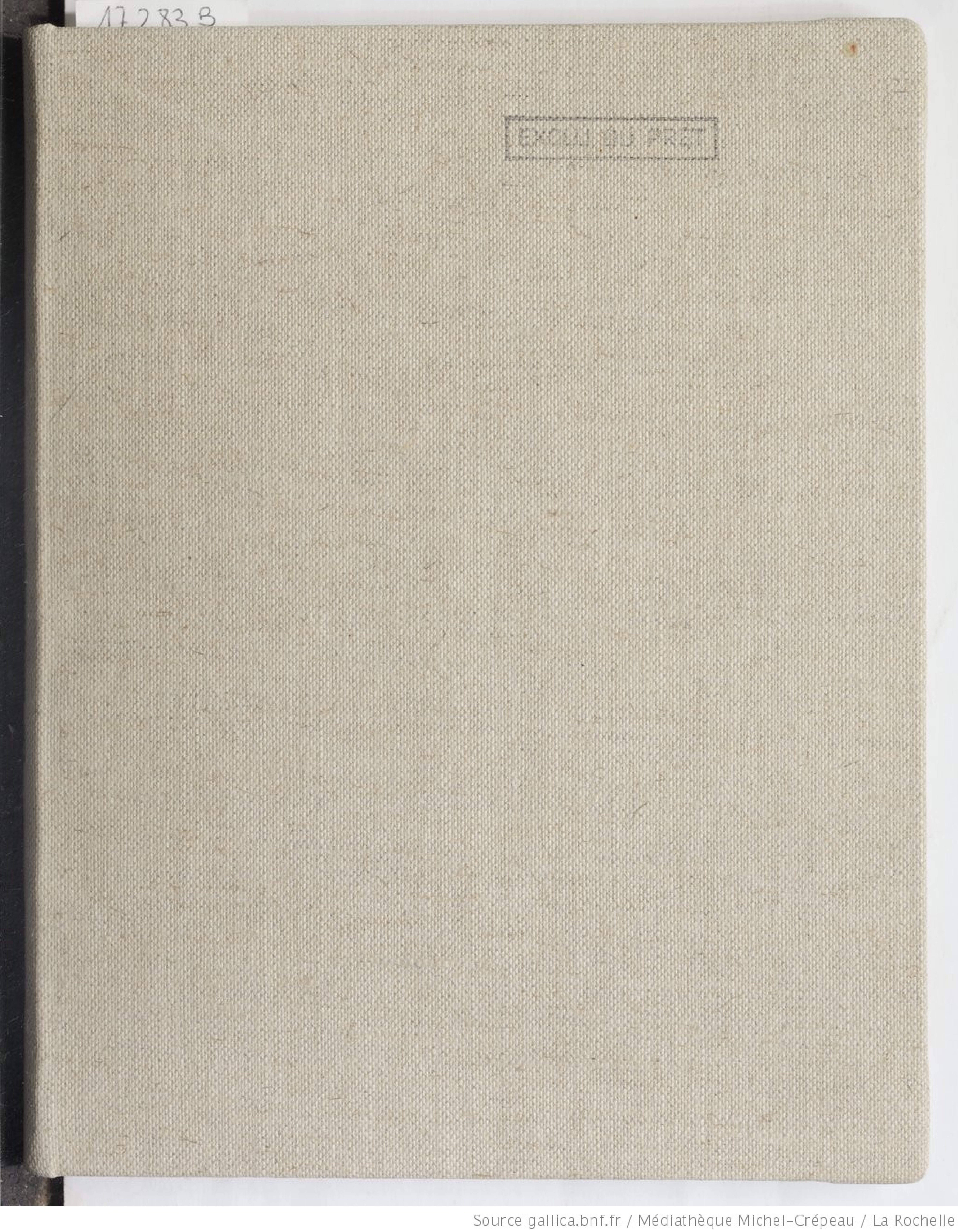


La Rochelle et ses ports, par G. Musset...




17283 B
EXCLU DU PRET



La Rochelle

LA ROCHELLE

ET SES PORTS

LA ROCHELLE

ET SES PORTS

PAR

G. MUSSET

ILLUSTRATIONS DE

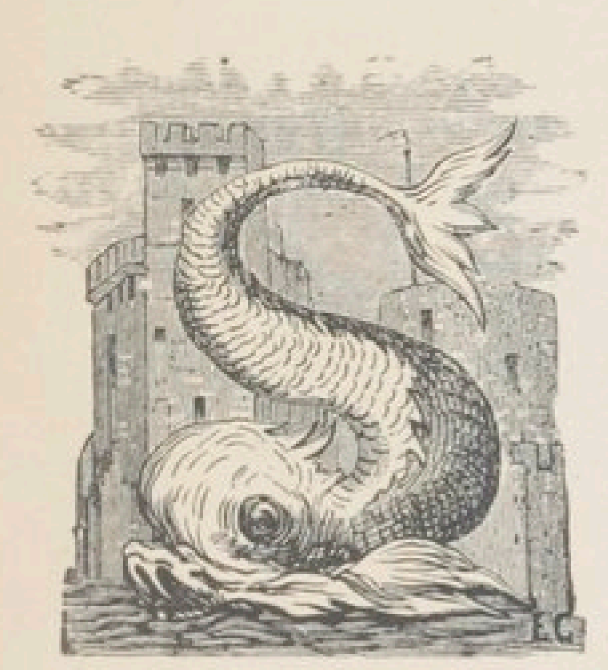
E. COUNEAU



LA ROCHELLE
SIRET, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

AOUT M DCCC XC

INTRODUCTION



avant, érudit ou curieux, qui que tu sois, ami lecteur, accueille avec indulgence ce livre modeste et sans prétention. Savant, tu n'y trouveras aucune théorie profonde ni neuve. Erudit, tu y chercheras en vain ces mille détails, ces notes fouillées qui sont pour toi autant de fils d'Ariane te guidant vers de nouvelles découvertes ; sois sans crainte d'ailleurs, tu auras la bonne fortune d'y rencontrer néanmoins quelques erreurs à rectifier. Curieux, tu ne seras pas transporté dans ces régions plaisantes où te promenaient jadis le sceptique Saint-Simon et le léger Tallemant des Réaux. Qu'y trouveras-tu alors qui puisse te plaire ou t'attirer? Peu de chose sans doute. La faute en sera un peu au sujet traité, beaucoup à l'auteur lui-même ; auteur bien empêché de donner une forme légère et attrayante à un sujet aussi froid et aussi technique. Aussi quel n'était pas son embarras ? Pouvait-il, d'une part, écrire, pour les seuls savants, les seuls érudits, un livre qui n'aurait laissé

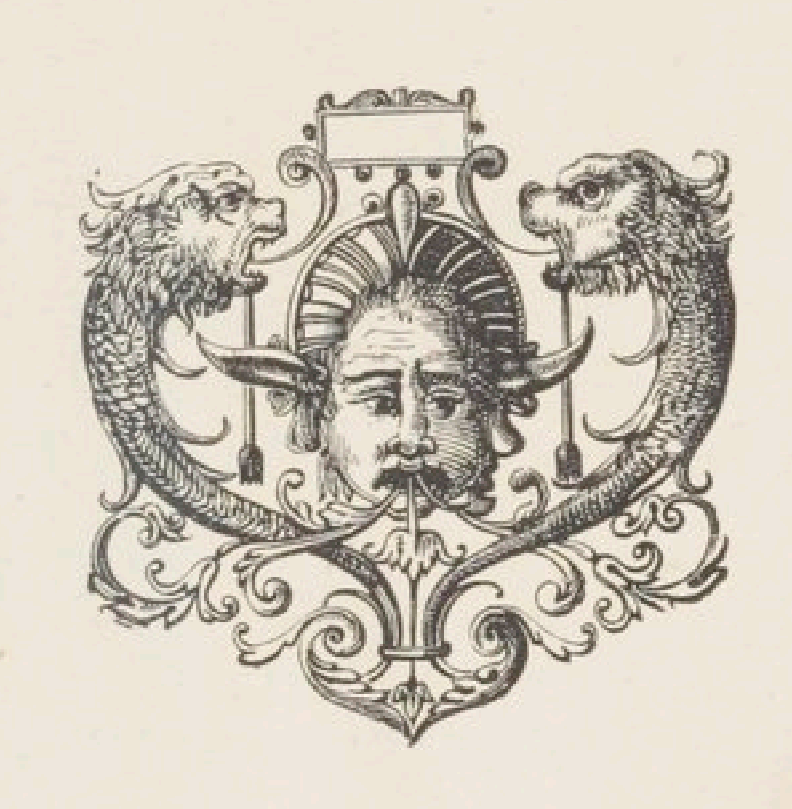
passer aucun chiffre, aucune date ? Où il aurait fait connaître, par le menu, les parentés, les alliances, les titres honorifiques de ceux qui de près ou de loin ont été mêlés à la vie rochelaise ? Où il n'aurait fait grâce d'aucun procès-verbal, d'aucune délibération ? Il le pouvait peut-être dans une juste mesure, et ce livre destiné aux érudits verra certainement le jour. Mais ce n'était pas le moment. Pouvait-il, d'autre part, se contenter de peindre, en beau style, les formes élégantes des fines baleinières se balançant mollement sur les flots endormis des bassins ? de chanter en phrases dythirambiques les horizons empourprés de la baie de La Rochelle sur lesquels se détachent les silhouettes pittoresques, lambeaux des siècles écoulés ?

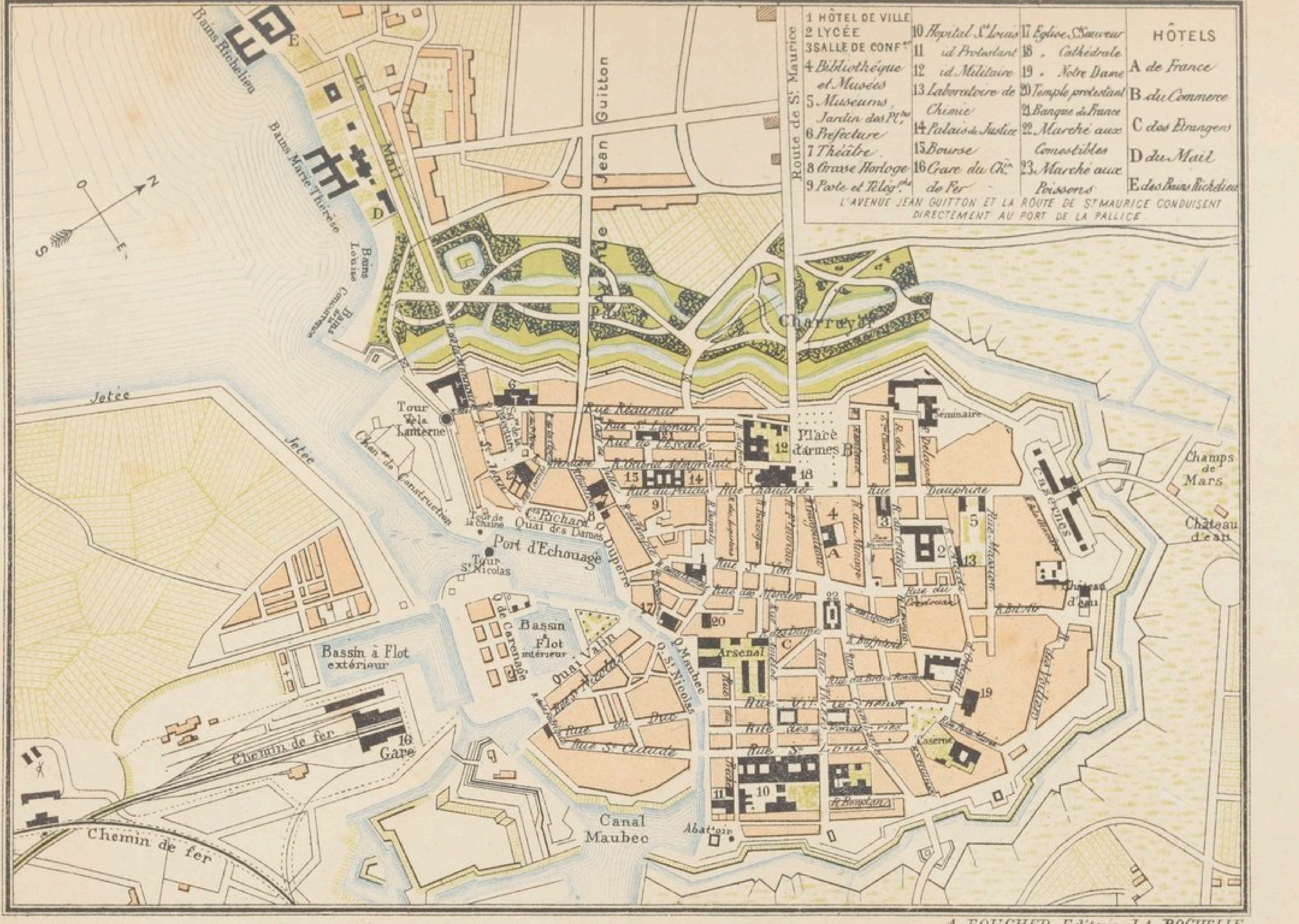
Il a préféré rester dans un juste milieu. Son livre est né des circonstances. Un grand évènement se prépare qui marquera une étape considérable dans la vie rochelaise. Ce pas énorme fait rentrer notre cité dans sa vie glorieuse des temps passés ; La Rochelle ressaisit sa destinée qui eut tant de pages grandioses. Ce livre est une esquisse du chemin parcouru ; à ce titre, les lignes en seront simples. En le lisant, tu verras se dérouler derrière toi, ami lecteur, une route largement tracée, nette et précise à tes pieds, qui se perdra brumeuse dans le vague des lointains. Faite pour tous les yeux, cette ligne ne devait pas sacrifier sa précision aux miroitements de l'art et de la littérature ; elle ne devait pas se risquer dans les escarpements de la science, ni s'égarer dans les sentiers feuillus de l'érudition. Comme toutes les grandes lignes, elle devait conserver la roideur ou la simplicité.

Si tu as le courage d'ouvrir ces pages, si tu as le plus grand courage de les lire jusqu'au bout, tu pourras au moins compter sur tes doigts le nombre de ports que La Rochelle s'est donnés pour les besoins de son commerce ; tu auras vu, en quelques instants, comment a pu triompher une ville pour laquelle la nature s'etait montrée

presque ingrate, en défaisant un jour ce que l'énergie humaine avait créé la veille. Des actes du passé, tu déduiras les promesses de l'avenir, et tu concluras comme nous croyons pouvoir le faire que de brillantes destinées commerciales sont forcément réservées à une cité qui a puisé dans ses seuls éléments vitaux les causes de sa prospérité et de sa grandeur.

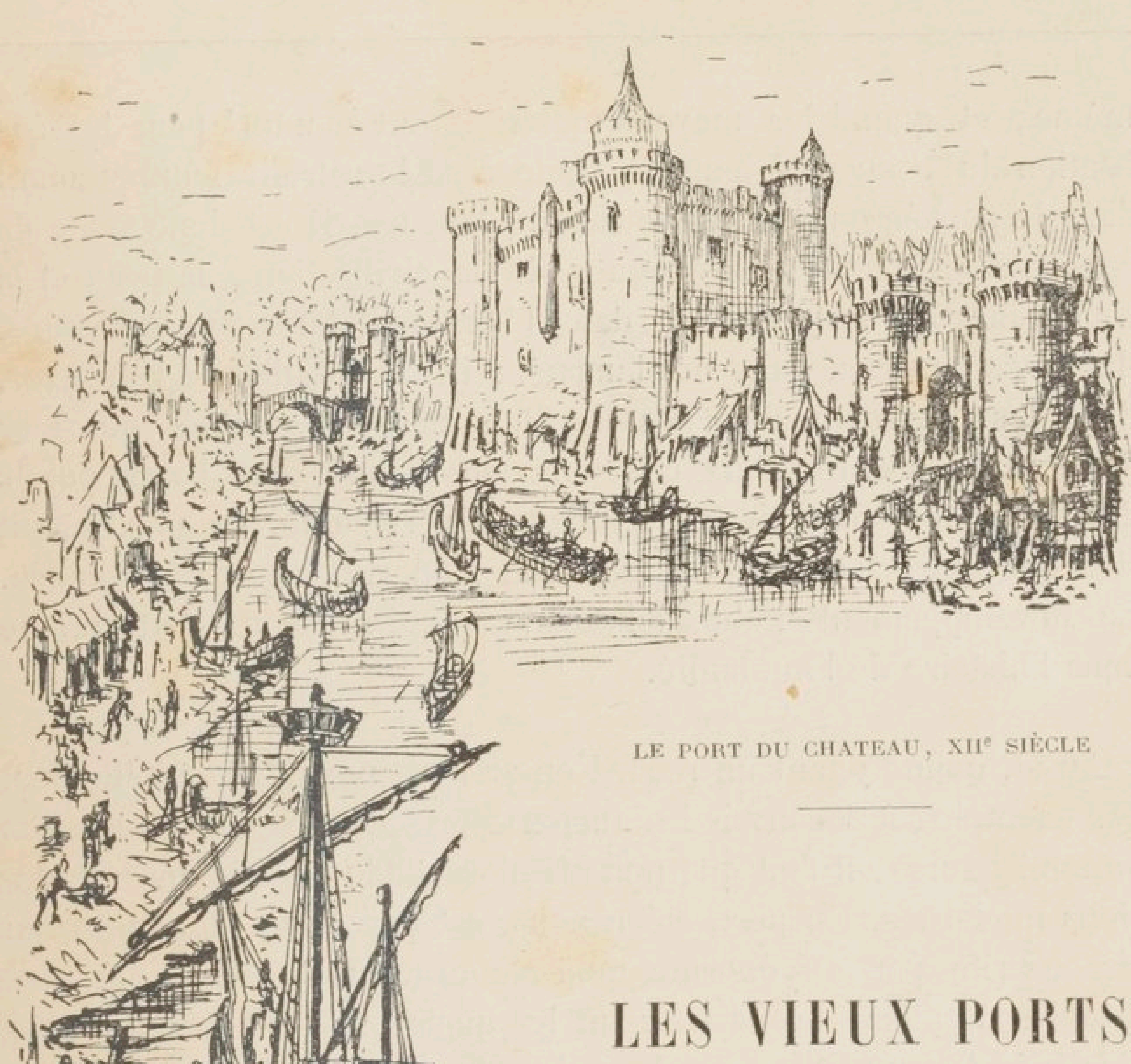
Et quand tu auras fini et que tu tourneras le dernier feuillet, oublie les imperfections du livre pour ne penser qu'à l'intérêt du sujet, et conserve surtout le souvenir des gracieuses restitutions du passé dont une plume amie a bien voulu orner ces pages.





·PLAN·DE·LA·ROCHELLE·

A. FOUCHER, Editeur, LA ROCHELLE



LE PORT DU CHATEAU, XII[e] SIÈCLE

LES VIEUX PORTS

Il serait puéril de s'imaginer un vieux port français avec la physionomie des ports modernes. Dans le monde civilisé qui est notre milieu, notre regard, notre esprit s'habituent à des manières d'être, à des perfectionnements qui sont de notre temps seul. Il n'en a pas été toujours ainsi ; il n'y a aucun parallélisme à établir entre la marche de l'art, par exemple, et celle de l'industrie. L'épanouissement de l'art ne présuppose pas le perfectionnement industriel ; il ne l'accompagne même pas toujours. L'amour du beau est de tous les temps, comme l'homme lui-

même ; et quand les moyens matériels ont manqué pour la réalisation du beau extérieur, l'homme a su le retrouver uniquement dans la pensée ou dans la forme du langage. Il est donc facile de rencontrer, à toutes les époques de la civilisation, le beau et la recherche de la perfection dans l'homme, dans son caractère, dans ses pensées, dans son langage ; il est possible de retrouver, dans les œuvres matérielles de l'homme, des qualités qui leur donnent la beauté. Mais c'est en vain qu'aux plus hauts points des civilisations égyptienne, grecque ou romaine, on chercherait rien qui approchât de notre industrie moderne, née de la science. Ce développement industriel contemporain est un fait unique dans l'histoire de l'humanité.

Aussi, quand jetant un regard en arrière, nous nous appliquons, par exemple, à découvrir les anciens ports de nos côtes santones ou aunisiennes, il faut que nous fassions table rase de nos impressions modernes. Un port, selon nous, est une vaste étendue d'eau circonscrite par un énorme quai de granit ; de ci, de là, des échelles de pierre ou de fer ; sur les quais, soigneusement pavés et généralement sillonnés de rails, des bornes de bronze pour amarrer les vaisseaux, des grues à vapeur, des locomotives aux cris stridents, d'énormes coques de métal qui, en quelques heures, vident leurs flancs monstrueux, et sont aussitôt parties que venues.

Rien de semblable dans les siècles écoulés jusqu'à l'époque moderne. Les ports de nos contrées, quoi qu'on ait pu dire, même en y comprenant les havres de l'époque gallo-romaine, ne devaient être que des lieux d'atterrissage. Est-il possible en effet d'admettre que, si le port des Santons, dont le souvenir a été conservé par Ptolémée, eût été entouré de quais importants, il n'en fut pas resté quelque chose ? Il n'est pas de petit édicule gallo-romain dont les fondations ne soient demeurées dans nos champs ; tous les terrains, marais ou terres hautes conservent religieusement la trace des moindres habitations, et les constructions puissantes du

port des Santons, coulées profondément dans la vase, auraient pu disparaître sans laisser quelque trace?... Assurément non. S'il en est ainsi, c'est que les ports de la région, dans l'antiquité et au moyen âge, jusqu'à l'établissement du second port de la Rochelle, n'ont été que des lieux d'atterrissage sans le concours des ouvrages d'art. Et si parfois des murs les entouraient, c'étaient ceux des châteaux ou des tours qui les protégeaient. Quelquefois, dans ces murs, on fichait des anneaux pour amarrer les navires ; mais la plupart du temps, les bateaux se tenaient à une certaine distance du bord et se déchargeaient soit au moyen d'une longue planche qui faisait communiquer le navire avec le rivage, soit encore au moyen d'allèges ou de gabares.

Les ports de l'Aunis, au moyen âge, n'étaient donc que des baies rendues plus profondes, soit par des courants côtiers, soit par l'action des cours d'eau qui venaient s'y jeter et qui en maintenaient ainsi la profondeur. Ces ports étaient nombreux, si nous en jugeons par les textes et les souvenirs qui en sont restés. En commençant par le nord, c'étaient Choupeau, Marans, Port-doux près de Villedoux, Esnandes, Le Plomb et Lauzières, La Rochelle, Besselue, Coi-de-Chaux, Les Moulins-Neufs, Sainte-Catherine, La Chenau neuf, Angoulins, le Grand-Port et le Port-punais de Châtelaillon, Yves et Fouras. A l'île de Ré : Ars, Loix, Saint-Martin, La Flotte, Rivedoux et Sainte-Marie.

Aux premiers temps du moyen âge, La Rochelle paraît un des points les moins favorisés. Et en effet pourquoi le serait-il ? C'est ici le bout du monde. Ce qui maintenant peut paraître un avantage, était alors un inconvénient. Etre à la mer, c'est le rêve de nos jours. Mais où en était le profit à ces époques lointaines? Aux légères embarcations, aux bateaux ronds, mais de faible tirant d'eau, de l'époque gallo-romaine ou des temps qui suivirent, il coûtait peu de pénétrer au loin dans les terres par les rivières, par les lagunes, par les chenaux. La terre, c'était l'abri. Et puis, dans un temps où le transport par terre était autrement difficile que

le transport par eau, il y avait bénéfice à faire arriver à l'intérieur les marchandises destinées à ces hautes terres toujours plus peuplées que la côte, et à prendre leurs denrées. Aussi trouve-t-on des ports jusqu'à Luçon, jusqu'à Fontenay, jusqu'à Niort. Dans la Charente, on navigue au loin, depuis Fouras et Pierre-Menue, à l'embouchure, jusqu'à Rochefort, Tonnay-Charente, Tonnay-Boutonne, Saint-Jean-d'Angély, Saint-Savinien-du-Port, Port-d'Envaux, Port-Berteau, Saintes, le Port-Saunier de Cognac. Au pied de la tour de Broue, au fond du golfe de Brouage, on trouve des quilles de bateaux. Et puis encore tous les ports voisins étaient plus favorisés que la Rochelle. A Luçon, Marans, Fontenay, Esnandes, Angoulins, Châtelaillon et Fouras aboutissaient des voies romaines secondaires, devenues plus tard, sous la protection de Charlemagne, les chemins de Charles, de Charlemagne ou les chemins du Roi. A La Rochelle, il semble qu'il n'y ait rien de tout cela ; et le document du xe siècle où il est question du droit de quillage perçu à la Rochelle même, est vraisemblablement apocryphe.

S'étonnera-t-on dès lors que le XIe siècle s'achève sans qu'il soit vraiment question du port de la Rochelle?

Quand trouverons-nous donc les premières traces de cette ville? au XIIe siècle. Nous avons raconté ailleurs les causes et les circonstances de la chute de Châtelaillon, la première ville de l'Aunis, si tant est que l'on puisse donner le nom de ville à ce nid d'aigles ou mieux de vautours, d'où partent l'oppression ou la tyrannie féodales. Nous avons raconté les péripéties de ce drame ; le duc d'Aquitaine, comte de Poitou, Guillaume IX, sollicité de rétablir la paix et la justice sur ce coin de territoire, venant bloquer le donjon, et trouvant dans les mariniers de la Rochelle le cercle implacable qui réduira l'assiégé par la famine ; puis la mer faisant le reste, et emportant pierre par pierre les restes de cette forteresse quasi imprenable.

Quand nos pauvres mariniers revinrent à leurs chaumières, à

leurs escrennes, ils rapportaient dans leurs légères embarcations le germe de leurs libertés, de leur indépendance, de leur gloire future. Ils avaient été à la peine, ils furent à la récompense.

La fée Mélusine fut leur bon génie, comme elle avait été le mauvais génie de Châtelaillon. C'est elle qui, dit-on, préside à l'élévation des tours du port, comme elle a présidé à la destruction du donjon d'Isambert.

Mélusine, c'est Guillaume et sa race, les uns par justice, les autres par affection, ceux-ci par intérêt, ceux-là par nécessité; Aliénor et Henri II, Richard et Jean-sans-Terre, Othon et Henri III, les rois de France, qui à l'envie les uns des autres, comblèrent La Rochelle de privilèges et de faveurs jusqu'au jour ou l'indépendance des Rochelais devint un obstacle à l'unité française.

Au XIIe siècle, là où s'élevèrent depuis les brillants hôtels, les immenses celliers, les raffineries importantes, s'alignaient au milieu des champs de modestes *escrennes*, le quartier breton de La Pallice, abri d'une population nomade sans doute : les malheureux, les persécutés, les insoumis, les farouches descendants des Alains, les fiers enfants des Francs blessés par la morgue d'un chef, les restes demi-civilisés des Gallo-romains ayant la tradition des richesses perdues de leurs brillants ancêtres, les Normands fatigués de la vie d'aventures et voulant se faire une nouvelle famille, une nouvelle patrie, les Colliberts enfin, soit que ce terme désigne tous ces déshérités à la fois, soit qu'il indique une race ou une caste à part. Tous ces pauvres gens s'étaient réunis autour d'une petite église de Clunistes, fondée par les moines de l'île d'Aix, Notre-Dame de Cougnes. De là, ils étaient descendus vers le chenal de Lafond, et, se trouvant trop éloignés de leur église, ils demandèrent à en élever une autre, dans un champ, au coin de leur village ; c'était Saint-Barthélemy, la cathédrale actuelle (1152). Au pied de ce champ, dans la déclivité d'une vallée exposée à tous les vents, à tous

les soleils, Vauclair, dans un chenal creusé alternativement par l'eau de la mer et l'eau de Lafond, c'est là qu'est le port ; rien de romain dans ces fontaines qui alimentent la ville ; aucune fée, aucune divinité ne paraît y avoir été mêlée ni y avoir laissé son nom, comme cela se rencontre si fréquemment près des lieux anciennement habités. C'est une fontaine sans nom, La Fond. Le port est à l'unisson de la fontaine et des escrennes. Quelques bateaux de pêche ou de petit cabotage transportant dans la vallée de la Sèvre, dans celle de la Charente, les sels que produisent les marais exploités par les abbayes de Saint-Jean-d'Angély, de Saint-Maixent, de Saint-Cyprien de Poitiers, et recevant en échange les objets nécessaires à la vie. Mais oui, à la vie ! il était en effet difficile de vivre sur ce coin de terre. Les bois n'étaient pas encore totalement défrichés, comme en témoignent les noms qui se sont conservés jusqu'à nous : Bois-Fleuri, Chef-de-Bois, Les Brandes, les Brandettes, Chagnollet.... ; comme en témoignent aussi les nombreuses têtes des hôtes des bois, sangliers ou cerfs, qui ont été trouvées dans le creusement du port de la Pallice, à la Mare à la Besse.

Aux bateaux des Rochelais, il faut un outillage bien simple ; une planche et un pieu sur le bord, quand l'ancre ou la pierre qui en tient lieu, ne suffisent pas.

La délimitation du port nous est connue par un document de cent ans postérieur à l'époque de sa fréquentation ; c'était le cours de l'eau qui descend de Lafond, vers le pont Reimbaud (sans doute le pont de Reimbaud, un inconnu de ce temps qui a survécu aux gloires de son époque) ; puis vers le pont tournis à travers les fossés de La Rochelle jusqu'à la mer, et à travers l'eau qui est appelée la Besse à la Reine, aujourd'hui le canal Verdière. Il s'appuyait du côté de la ville à la fin du XIIe siècle sur le château et sur la muraille, à l'ouest de la place d'Armes actuelle. On y arrivait par la porte Reimbaud au nord, par la porte du Petit-Comte (Aufrédi) au sud. La vignette qui orne le commencement de ce chapitre, est une restitution basée sur les documents. On y voit le

donjon aux formes anglaises, le pont Reimbaud et le Châtelet qui défendait le passage.

Le vieux port, comme on le nomme à la fin du XIIe siècle, ne devait pas tarder à devenir insuffisant ou à se combler, par suite de l'envasement, de la marche des galets encombrant l'ouverture de la porte des Deux-Moulins. Ce résultat fut en outre amené par la création en cet endroit par les Templiers des deux moulins à eau qui donnèrent leur nom à la porte.

Au commencement du XIIIe siècle, on fit cependant un effort pour lui rendre la vie.

Par une charte, en date du 4 décembre 1222, Henri III, d'Angleterre, ordonna de faire un port depuis les moulins des Templiers, sis au Parrock, jusqu'au pont Rambaud, et du pont Rambaud jusqu'à son Châtelet hors des murs de La Rochelle. Les historiens de La Rochelle ont longuement disserté sur la situation de ce port. M. Jourdan met le point de départ des moulins des Templiers à l'angle de la Besse-à-la-Reine ; nous avons démontré ailleurs que les moulins étaient aux environs du lieu où s'éleva plus tard la tour de la Lanterne et de la porte qui a pris son nom des moulins ; le pont Rambaud s'ouvrait au pied de la rue Rambaud, vraisemblablement au niveau de la maison L'Évêque. C'est à l'extrémité du pont ou de la chaussée qui faisait communiquer la ville avec les routes de Laleu et de Nieul, que nous placerons le Châtelet. Ces sortes de défense avaient généralement pour but de protéger les abords d'un pont.

Quelques-uns ont placé ce Châtelet à l'angle des fortifications où s'éleva plus tard le bastion de l'Evangile ; à tort bien certainement puisqu'il eût été ainsi sur la même ligne que les deux points précédents, et qu'on n'indique pas une surface au moyen d'une seule ligne ; de cette façon, il n'eut pas été d'ailleurs hors des murs de La Rochelle, comme le dit Henri III.

Pour faire la dépense de l'établissement du port, Henri III mettait, à compter de Pâques suivant, un droit sur la navigation,

à savoir 5 sous sur les navires portant des marchandises d'une valeur de 20 livres et au-dessus, 12 deniers pour les navires dont la cargaison valait moins. Cette aide était établie pour deux années; la direction des travaux et la perception des droits étaient confiées au connétable du Châtelet et à deux prud'hommes nommés par les Rochelais.

Il y a lieu de douter, a-t-on dit, que ce port ait reçu un commencement d'exécution ; d'abord, parce que, ni les annalistes, ni les vieux titres n'en font mention ; ensuite parce que le temps aura manqué pour conduire à fin une entreprise aussi considérable, le siège de La Rochelle par Louis VIII ayant commencé dix-huit mois après la date de la charte d'Henri III, et guère plus d'un an après l'époque fixée pour la perception de l'impôt.

Aux approches de la guerre, on se contenta sans doute d'élargir et de creuser le lit du cours d'eau de Lafond, et c'est peut-être à ce travail que fait allusion Nicolas de Braïa, dans son poème en l'honneur de Louis VIII, quand, en parlant des préparatifs de défense faits par les Rochelais, il s'exprime ainsi : « la terre est enlevée, des fossés sont creusés, les places sont entourées de palissades..... »

Les Rochelais, en fait, ne devaient pas être très soucieux d'obéir à Henri III, d'abord à cause de l'aide de 5 sols et de 12 deniers qui pouvait nuire à leur commerce ; en second lieu, parce que, mieux que le monarque anglais, ils savaient par expérience que le cordon de galets menaçait l'ouverture de ce port à la mer. Cette résistance leur valut une seconde lettre du 8 avril 1223, dans laquelle Henri III invoque l'intérêt des Rochelais, pour la création de ce port, non pas seulement au point de vue de la navigation, mais parce qu'il servira de défense à la ville. Nous voici bien d'accord avec Nicolas de Braïa, et les travaux furent certainement commencés. Nous en trouvons une autre preuve dans une concession d'une partie de la Besse-à-la-Reine, faite en 1250, à trois commerçants. Girard Vendier, Guillaume et Giraud Arbert reçoivent à cens des

Templiers, tout ce que ceux-ci possèdent devant les murs de la ville jusqu'aux « bacious », baisses ou bassins (?) qui sont de l'autre côté du chenal des Deux-Moulins, avec faculté d'exploiter ce cours d'eau comme ils l'entendront, pour le chargement et le déchargement des grands et des petits vaisseaux, s'interdisant de fermer à l'avenir les portes du chenal des Deux-Moulins.



BATEAU DU XI[e] SIÈCLE



LE PORT ACTUEL, XIVe SIÈCLE

LE PORT

D'ALIÉNOR D'AQUITAINE

C'est le nom que nous donnons au second port de La Rochelle, celui qui succède au vieux port et qui commence en effet à s'ouvrir au XIIe siècle, et non au XIVe, comme l'ont prétendu à tort quelques historiens mal renseignés.

Au fur et à mesure que la population s'augmente, on couvre le coteau d'habitations, et comme la mer se retire, c'est vers elle qu'on descend. Des atterrissements s'étaient formés de chaque côté des eaux de la vallée de Périgny; l'un devint l'île du Perrot, l'autre l'île Saint-Nicolas. Au milieu s'ouvrait une baie très favorable à la navigation; on se réunit autour d'elle. Les puissantes sociétés du Temple et des Hospitaliers de Saint-Jean de

Jérusalem avaient d'ailleurs compris toute l'importance de cette situation et s'étaient fait donner le plus de terrain possible aux abords de cette baie. C'était, en fait, une admirable situation. Ce port à l'entrée étroite, par suite à l'abri des coups de main, s'ouvrait sur une baie, également fermée, sorte d'avant-port immense limité par les pointes de Chef-de-Bois et de Coureilles, et couvrait ainsi tout ce qui a disparu sous le Marais perdu, la gare et le nouveau bassin à flot.

Une autre raison motive aussi la translation du havre en cet endroit. Un port est une source de revenus ; il y a des droits de toutes sortes perçus par les seigneurs dominants et dont l'origine remonte au fisc romain. Or La Rochelle se trouve dans une situation particulière ; confisquée aux Châtelaillon par Guillaume, conservée aux comtes de Poitiers et aux rois d'Angleterre par Aliénor d'Aquitaine, qui régularise l'usurpation, en donnant Benon en échange, elle est bornée tout autour par les terres des seigneurs ; à l'ouest par la terre de Laleu qui vient longer le vieux port, au sud par la baronnie de Châtelaillon, dont les assises se tiennent à la porte Saint-Nicolas, au nord-est par la baronnie de Pauléon, qui tient les siennes dans le cimetière de Cougnes. Le vieux port de La Rochelle se trouve donc limitrophe des terres des seigneurs qui peuvent avoir un droit sur les navires. Encore au XIIIe siècle, on perçoit en effet à La Rochelle un impôt qui porte le nom des Mauléon, héritiers des Châtelaillon. Sur le nouveau port, au contraire, toutes les rives sont terres du comte qui y a droit à la totalité des revenus. Il y a donc une raison fiscale de substituer le nouveau à l'ancien.

La situation du nouveau port était acquise pour de longues années. Voyons donc quelle fut sa physionomie pendant les siècles qui précédèrent les temps modernes.

On y distinguait d'abord deux parties, le port et le havre. Le port, c'est ce que nous appelons aujourd'hui la baie, où stationnent un grand nombre de navires, se chargeant ou se déchar-

geant au moyen d'allèges. Beaucoup de vaisseaux préfèrent, pour plusieurs motifs, s'arrêter à l'extérieur des murs ; leur mouillage est meilleur et ils n'ont pas à craindre l'encombrement du havre ; ils sont dispensés de décharger leurs armes ou leur artillerie, meubles habituels et presque indispensables, des navigateurs des siècles derniers ; s'ils sont sujets aux coutumes, ils n'ont à payer ni droits de chaîne, ni droits de quais, et enfin ils ne sont pas exposés aux coups de force dont les menacent les fortifications et les tours de la ville, à une époque où l'on ne sait jamais si c'est la paix ou la guerre, ou si la foi des traités sera respectée.

Ce que nous appelons actuellement le port, se nommait le havre. On y distinguait plusieurs parties : la grande rive qui s'étendait de la tour de la chaîne au pont Saint-Sauveur construit par Isambert, écolâtre de Saintes, vers 1200 ; la petite rive, depuis le pont Saint-Sauveur jusqu'à la tour Saint-Nicolas.

Quand toutes les rives furent occupées par le commerce, le côté de la rue du Temple d'abord, le faubourg Saint-Jean ensuite, puis le faubourg Saint-Nicolas, le havre eut une physionomie toute particulière ; il était entouré d'une ceinture de murailles crénelées, flanquées de tourelles, percées de portes de distance en distance ; devant s'étendait la rive, aux terres soutenues par des pilotis et des palplanches, interrompues par des cales descendant droit à la mer. Le quai Duperré se trouvait le plus rapproché de la ville ; quand on a fait les travaux de reconstructiou de l'hôtel des Douanes, c'est au cœur même de l'édifice qu'on a retrouvé l'ancienne armature du port. Par contre le quai qui correspond au cours des Dames et qui était occupé alors par le groupe de maisons de la Bourcerie, s'avançait beaucoup plus dans la mer.

Les aménagements du port ne se firent pas d'ailleurs d'un seul coup. Les premières fortifications séparèrent la rue Chef-de-Ville et la rue du Temple du port et du canal Verdière (Besse à la Reine) ; elles remontent à la fin du XIIe et au commencement du XIIIe siècle. Puis Jean-sans-Terre entoura l'île du Perrot.

La première clôture du faubourg Saint-Nicolas est également de cette époque, 1205. En cette année, nous dit un chroniqueur, « les sieurs maire, eschevins, conseillers et pers de la ville de la Rochelle, commancèrent à faire rencloure le faubourg de Saint-Nicolas du costé de la Moulynette (porte Saint-Nicolas) et y faire faire des tours et machecoulys despuys la porte de Maubec (vis à vis le chevet de Saint-Sauveur) tyrant vers Saint-Nicolas, le tout aux despans de la dicte ville. Et furent contraints, les saulniers de Tasdon et lieux circonvoysins de venir, avec leurs ferremans, travailler à rechercher les fondemans dedans les maroys; et leur fust ordonné à chacun, deux poictevins par jour; et y assistoient, par chascun jour, quatre, tant de la maison de ville, que bourgeoys et habitans pour faire mieux dilligenter lesd. saulnyers, et autres ouvryers tant cherpantyers que massons. Et est à notter que les murs et fondemans furent posez et assis sur de gros paux fichez dans le bris avec de grosses traverses de boys y enlacées. Et fust employée led. an, la somme de six mille escus de Jean des denyers du commun et fust octroyée sur les tailles la somme de deux mille écus pour la continuation desd. fortifications. »

Ces fortifications, dans l'esprit de Jean-sans-Terre, avaient été élevées contre le roi de France, Philippe-Auguste, qui s'avançait vers la Touraine; les évènements firent qu'elles servirent surtout contre le roi d'Angleterre.

Cette muraille commençait à l'angle extérieur de l'église, à la porte Saint-Nicolas, porte qui devait s'appuyer de l'autre côté sur le rivage de la mer; elle suivait ensuite la rue du Duc jusqu'à la hauteur du cours Ladauge, et de là se reliait au chenal de Maubec en obliquant vers le pont de Maubec qu'elle rejoignait, en face de la rue de la Ferté qui tirait son nom *(Firmitas)* d'un groupe important de fortifications. Au cours des travaux d'élargissement du canal Maubec (1882), on a retrouvé en ce point, vis-à-vis la rue de la Ferté, l'angle même de la fortification refaite sans doute au XVI[e] siècle, et reposant sur une meule de moulin que nous avons

fait transporter au Musée. C'est là en effet qu'étaient placés les sept moulins qui, au XVI[e] siècle, avaient donné leur nom au quai.

Mais si la petite rue et le faubourg Saint-Nicolas étaient défendus du côté de l'est, ils ne l'étaient guère du côté de la mer et du port; aussi construisit-on, à la fin du même siècle ou au commencement du suivant au plus tard, un second mur qui partant du pont Saint-Sauveur, œuvre d'Isambert, vers 1200, rejoignait la tour qui fait encore l'angle du quai Valin, et suivait la façade des maisons du quai Valin jusqu'au point où le mur pouvait s'amorcer avec les constructions de la porte Saint-Nicolas.

Le chroniqueur Bruneau nous apprend que ces murs d'enceinte se trouvèrent, un siècle plus tard, insuffisants, en présence des perfectionnements apportés dans l'attaque et la défense des places, et que les murs furent exhaussés aux frais des habitants de la Rochelle, qui contribuèrent généreusement de leurs deniers à cette dépense. C'est de cette époque que datent les machicoulis dont ils furent couronnés.

A la fin du même siècle, on compléta enfin ce système de défense. Un mur fut construit qui renfermait les lagunes de la petite rive et s'étendait de la porte Saint-Nicolas au goulet, ne laissant plus aucune partie du port exposée aux attaques de l'extérieur. Ce dernier travail fut exécuté avec les ruines du château de Vauclair qu'en 1373, le roi Charles V autorisa à y employer. On y travailla avec une telle ardeur, dit le chroniqueur Baudouin, que le mur fut en état de défense en 1376. La tour Saint-Nicolas était aussi achevée de construire en 1384.

De la ville et des faubourgs, on pénétrait sur la rive au moyen de portes ménagées dans la muraille; trois étaient ouvertes sur le quai ouest, dont une placée vers l'entrée de la Verdière était nommée la porte de Fer. Sur le quai nord, il y avait les portes des deux rues du Port, plus loin celle de la Poterie, au coin du quai Maubec. Sur la petite rive, les deux portes Cunare ou des Canards et de la Vérité.

L'enceinte, tout en conservant sa force, fut bientôt envahie par le commerce. En dehors comme en dedans, on se servait du mur pour y appuyer des constructions. Il n'y avait pas alors de Génie militaire pour en dégager les abords. Cette habitude n'était pas seulement tolérée, mais encouragée. Nous en trouvons une preuve dans ceci qu'en 1588, on considère comme un embellissement le fait d'avoir construit des maisons et des boutiques au long du cavalier de Saint-Nicolas, sur la place qui porte aujourd'hui ce nom.

Mais il n'y a pas d'usage sans abus, et l'envahissement n'eut pas de limites.

En plus des maisons appuyées aux murs d'enceinte, des échoppes et des auvents, une partie des rives était couverte de constructions en bois qui portaient le nom de chais, et qui, comme de grands hangars, couvraient les quais eux-mêmes. Nous avons cherché à prouver ailleurs que le mot *cayum* employé dans de vieux documents rochelais, devait être traduit par quai et non par chai, synonyme de cellier. Nous serons ici encore plus précis dans nos explications, en déterminant l'origine exacte de ce mot de *chai*, usuel aujourd'hui dans les Charentes, dans le sens de cellier. Le mot *cayum*, chai, était un terme spécial qui servait à désigner les magasins en bois établis sur les rives et les cales, et destinés à mettre les marchandises momentanément à l'abri. Ce qui prouve absolument la spécialité de ce terme, c'est que dans tous les documents originaux des XVe, XVIe siècles et du commencement du XVIIe siècle, on désigne invariablement par l'expression de *celliers* tous les magasins destinés aux vins et aux autres marchandises, qui sont placés dans l'intérieur de la ville ou dans les propriétés rurales. Le *chai*, au contraire, est le magasin de la rive.

Or les riverains, au lieu de se contenter de créer seulement un abri et de laisser ces hangars ouverts aux marchandises, les avaient occupés, divisés, cloisonnés et en avaient définitivement accaparé la possession. Quelques maisons s'étaient même avancées jusqu'à la mer, aux abords de la tour de la Chaîne et ailleurs.

Ce qui facilitait encore l'accaparement, par les particuliers, des chais et de la rive, c'était l'autorisation, que les bourgeois avaient obtenue sous la réserve de certaines charges, de percer les murs d'enceinte de portes et de fenêtres. On en avait fait de véritables ruches d'abeilles, et le mur de ville ne devenait souvent plus qu'un mur de refend d'une maison particulière.

Les concessionnaires de ces droits d'ouverture étaient d'ailleurs soumis à des réglements. Les fenêtres devaient être grillées, les portes de bois couvertes de fer (arrêt du 26 avril 1536) ; les portes ne pouvaient être ouvertes et ne devaient être fermées qu'à l'heure où les portes de ville s'ouvraient et se fermaient (1407). A propos d'une affaire particulière, en 1583, la cour de l'échevinage déclare que « tous les habitants de telles maisons et chaix, à peine de punition corporelle (seront tenus) de fermer la porte desdites maisons et chaix regardant sur le havre de ladite ville aussitôt après le saing de la porte sonné et que l'on ferme les portes de lad. ville, sachant que telles portes sont réputées portes de ville, et pareillement ne les ouvrir du matin que led. seing de la porte ne soit sonné. »

Il arriva même, en 1467, que par crainte des ducs de Bretagne, on fit complètement fermer et murer les portes des quais et des maisons. Mais l'échevinage obtint la suppression de cette mesure. Le même fait se produisit en 1567. Sainte-Hermine craignant les troupes de Montluc fit murer toutes les fenêtres et la plupart des portes qui étaient sur le havre du côté de la grande rive, celle de la chaîne, la porte de fer, les deux portes de la poissonnerie et le coy neuf (Verdière) ; du côté de la petite rive, la porte de Vérité, Cunare et le pont de Maubec. Ceci ne fut d'ailleurs que momentané.

A cette tolérance, l'échevinage trouvait un avantage, celui de mettre toutes les réparations du mur d'enceinte à la charge des particuliers.

En présence de tous ces accaparements, l'échevinage était obligé

de rappeler quelquefois les propriétaires au respect du droit du public ; les contrats particuliers servaient même d'occasion à cette intervention du pouvoir.

Mais ce système de laisser à des particuliers la charge de l'entretien et de l'amélioration d'un établissement public, était déplorable. On peut dire que le port était dans un état peu favorable à la navigation. Comme nous l'avons vu, à l'exception de quelques cales dont les rebords étaient en pierre, les rives n'étaient soutenues que par des fascinages de gros pieux plantés debout ; les rives, jusqu'au XVe siècle, n'étaient abordables qu'aux petits bateaux et aux gabarres de moulinette dont le nom s'expliquera dans un prochain chapitre.

Les riverains curaient le port devant leurs quais ; mieux que cela, ils curaient même tout ou partie du port, mais seulement pour satisfaire aux nécessités de leur commerce particulier. Un jour, André Morisson, échevin de la Rochelle, veut faire réparer un navire. Il n'y a, pour ce faire, qu'une sorte de chenal qui s'étend de la petite rive à la Grave, aux lieux où se trouve maintenant le bassin à flot ; et alors Morisson fait curer lui-même le chenal. Voici, dans son intégrité, ce contrat de Morisson qui peint bien la part qu'avait alors l'initiative privée.

« Morisson, ses bessons. Personnellement establis Reynier Danjou, demourant en Aytré, Jehan Fouchier, et Jehan Bureau, demourant à Salles en Aulnis, et Méry Urjault, demeurant en Perrot, en la ville de la Rochelle, tous bessons, lesqueulx et chacun d'iceulx, ont fait marché avec sire André Morisson, échevin de la Rochelle, ad ce présent, stippulant et acceptant, qui ont promis, les dessus nommez, aud. Morisson, chacun pour soy et ung pour le tout, de luy croiser, netoyer, gester et oster terre, fange et aultres choses, de la cricque ou forme de la petite rive de La Rochelle jà encommancé à netoyer, pour y mectre et asseoir led. navire dud. Morisson, nommé l'Ysabeau, estant en la chaîne de lad. Rochelle. Et ce netoyé et croisé bien, profond et convena-

blement, comme il appartient au drois de Loys Hautin, maistre et pilotte de lad. navire et autres galfaicteurs et gens ad ce y congnoissans, dedans quinze jours prochain venans, et ce, pour et moyennant le prix et somme de 17 livres 10 sols tournois, pour toutes choses que led. Morisson a promis leur payer et bailler en faisant lad. besoigne et parfin, en payant la besoigne parachevée. Et entreront le bateau estant en lad. cricque de la voye dudict. Et ad ce faire, ils ont obligés, etc. Fait et passé en La Rochelle, en présence de Myet et Maixant Ollier, maistres, le quart jour de may 1537. A. Doulcet, notaire. »

Le travail fut exécuté, et on lit en marge : « Tracé (ce qui veut dire biffé) du consentement dud. Morisson et bessons, le 16e jour de juin 1537. »

L'expression de forme employée ici pourrait induire en erreur et laisser croire qu'il existait réellement une forme de radoub. Il ne faut pas trop se fier aux apparences, et, s'il est vrai, qu'à l'occasion on se servait de la crique de la petite rive pour y réparer les navires, il est apparent que les propriétaires de navires étaient obligés de faire les frais de l'appropriation de la fosse provisoire.

« Le mot fourme, nous dit en effet Jal, était employé pour désigner le lieu de retraite où les navires se plaçaient pour faire leur débarquement ou leur déchargement, longtemps avant que l'on songeât à bâtir des formes ou bassins de radoub ou de construction. »

Et encore : « Au XVIIe siècle, avant que les formes ou bassins en maçonnerie fussent établis dans tous les arsenaux maritimes et en assez grand nombre pour subvenir aux besoins des radoubs, on faisait des fosses où les navires pouvaient être introduits, et d'où la mer les emportait. »

C'est de cette façon que la crique de la petite rive était utilisée. Le soin d'organiser l'outillage du port était laissé à la seule initiative privée. Si l'on en croit un document peu précis et à caractère traditionnel de la Chambre de commerce, un sieur Le Gan aurait

imaginé de faire construire des baraques roulantes, contenant tous les objets nécessaires au radoub des vaisseaux. Le Gan les promenait de place en place, les mettant à la disposition des propriétaires, de telle sorte que l'emplacement où il se tenait le plus habituellement, aurait pris le nom de Place Le Gan, qu'il avait encore au XVIII[e] siècle.

Cet état de choses, cette substitution de l'initiative privée à l'intervention du pouvoir, devait cesser. L'échevinage s'émut de cette situation, et à la fin du XV[e] siècle, nous le voyons préoccupé des moyens d'améliorer le port. La première question à résoudre, — elle est de tous les temps, — était de trouver de l'argent.

En 1490, l'Echevinage mit de côté une certaine somme pour former un fonds destiné au rachat des loges, vases, quais et places près de la grande rive. Dès 1492, au moyen de ces ressources, on construisit le quai qui s'étendait du pont Saint-Sauveur à la hauteur de la porte de la Poterie. C'est celui que notre pl n du XVIII[e] siècle représente comme éboulé.

La fabrique Saint-Sauveur obtint, à cette occasion, l'autorisation de fermer une arche sur laquelle se trouvait la chapelle de Saint-Michel, de faire tailler sur le quai les pierres de son portail, et d'établir des cales et des boucles de fer pour l'amarrage des navires.

En 1509, on refait de pierres de taille les quais situés près de la Traite.

Puis en 1542, et à grands frais, on approprie la partie du quai qui se trouve vis-à-vis la place de la Chaîne, sur la grande rive, tout proche de la tour, pour y faire accoster les vaisseaux et leur permettre le déchargement direct. C'est, sur le plan du XVIII[e] siècle, la partie de quai comprise entre la tour de la Chaîne et la rue qui conduit aux Carmes. Cette facilité donnée aux navires occasionna en faveur de l'échevinage un droit plus élevé que n'en donnait auparavant le déchargement par gabares et bateaux; les cales

d'ailleurs avaient dû être réparées dans toute l'étendue du port, des boucles mises et les vases enlevées vis-à-vis des quais.

Au moment de la mise en ferme des quais, et à la date du 15 avril 1542, le Conseil de l'échevinage arrêta un règlement de la rive et le montant des droits à percevoir. Les bourgeois résidant à La Rochelle retrouvaient là, comme en tout, le privilège si appréciable de ne rien payer, et étaient exempts des droits, sauf dans un cas que nous signalerons.

En 1559, on employa les fonds disponibles à la reconstruction du quai depuis la Traite jusqu'à la porte de Pierre Emond, en se dirigeant vers la Chaîne.

Les quais arrivaient ainsi à se refaire et à se compléter. Le 24 juillet 1596 intervint une délibération de l'échevinage qui rappelait que l'on avait été obligé de soutenir une lutte contre l'envahissement et l'accaparement des cales et des quais par les propriétaires des maisons qui avaient obtenu de pénétrer sur le port, au travers du mur de ville ; qu'il n'y avait plus nulle place pour le mouvement des marchandises appartenant à d'autres qu'à ces possesseurs ; que les riverains eussent à ne pas oublier que depuis la Traite jusqu'à la rue de la Poterie, les chais qui bordent la rive, sont destinés à recevoir les marchandises apportées du dehors ; que les cloisons qui les coupent doivent être supprimées, et la circulation rétablie pour les traîneurs et crocheteurs, avec leurs chevaux à bâts et leurs traînes, aussi bien que pour les passants. Ces chais avaient été d'ailleurs envahis par des échoppes, des boutiques, des auvents (ostevents) ; tout ceci doit être supprimé.

Ces sortes de docks constituaient sur le quai Duperré actuel un premier rang de hangars susceptibles d'être isolés des maisons, d'immenses halles où les marchandises ne devaient pas séjourner plus de trois marées. La vente au détail y était également interdite à l'exception de la morue « jusqu'à concurrence d'un quarteron au minimum. »

Les propriétaires sont tenus de tolérer cet usage commun, sous peine d'amende, ou à peine de la privation de leurs droits de bourgeoisie, s'ils sont bourgeois.

Mais comme, en fait, il ne s'agit que de propriété quasi privée, de même qu'en ce qui concerne les cales, les propriétaires auront la liberté d'en tirer profit, en se conformant à un tarif arrêté par l'échevinage. A ces conditions seulement, et aux charges de l'entretien des cales et des quais, les riverains échapperont à l'amende et à l'intervention de l'échevinage.

Il ne faut pas confondre ces grands hangars avec les halles qu'Alfonse de Poitiers, frère de Saint-Louis, avait voulu installer à La Rochelle ; sortes de docks où le commerce aurait été obligé de déposer toutes les marchandises mises en vente, moyennant un droit au profit du comte. Ces halles occupaient vraisemblablement la place de la Bourcerie, qui en aura conservé le nom, et se composaient d'un bâtiment complet avec cour et communs, dont la toiture, soutenue par des colonnes, était couverte en ardoise. Appuyées au sud sur le mur de ville qu'on avait élevé pour le mettre à la hauteur de l'édifice, et qu'on avait percé de fenêtres, elles avaient leur pignon du côté de la ville. Neuf fenêtres, sans doute fermées, les éclairaient du côté de la mer ; six autres fenêtres à coulisses s'ouvraient dans les murs latéraux.

Cet établissement avait été fait, vers 1261, sur les conseils du sénéchal de Saintonge, Jean de Sours ; il n'eut pas de succès. Les Rochelais affectèrent sans doute de ne pas vouloir s'y rendre. On ne trouvait même pas à les affermer. Jean de Sours, pour leur donner la vogue, parlait d'obliger les Rochelais à y transporter le Poids. Alfonse fut plus pratique que son sénéchal ; il céda aux sollicitations des Rochelais, qui obtinrent, en 1267, la suppression des halles, mais qui payèrent cette suppression l'énorme somme de 6000 livres (environ sept cent vingt mille francs de notre monnaie) ; on s'engageait en outre à percer trois rues sur leur emplacement ; deux d'entre elles étaient : la petite rue des Carmes et la

rue du Vieux-Bureau qui allaient alors de la rive à cette partie de la rue Saint-Jean devenue aujourd'hui le cours des Dames.

Le port n'en était pas moins fort gêné par cette succession de cales et d'établissements privés , chacun avec sa forme et sa dimension particulière, s'avançant sur la rive, coupant les quais comme une espèce de crémaillères, et ne laissant presque plus d'espace aux charrettes et aux traîneaux. On s'efforça d'y remédier; en 1671, une ordonnance de l'intendant Colbert du Terron prescrivait à chaque propriétaire de cales de les remplir dans la quinzaine, de les mettre à la hauteur et au niveau du quai ; celui-ci serait pavé, et muni de grues de déchargement. Cette dernière disposition était logique ; les concessionnaires ou amodiataires des rives étant substitués au roi ou à la commune , devaient en conséquence supporter les charges des améliorations correspondant aux bénéfices qu'ils retiraient de leur situation. Nous croyons que l'ordonnance ne fut pas strictement exécutée, car les plans du XVIII[e] siècle n'indiquent encore aucun changement dans les dispositions de la rive ; dans un devis de réparations du quai de la petite rive pour le duc de Saint-Simon, le maintien des cales, en cette partie du port, est d'ailleurs expressément décidé.

Dans les pages qui précèdent, il a été question presque toujours de la totalité du port. Il y avait cependant dans cet établissement deux parties bien distinctes, la grande et la petite rive. On a vu en quoi consistait chacune de ces parties. Il n'y a guère rien de plus à dire sur la grande rive ; mais voici quelques aperçus particuliers en ce qui concerne la petite rive.

La petite rive se composait de deux parties, de deux terre-pleins séparés par une sorte de chenal aboutissant, par l'une de ses extrémités, au havre, par l'autre à la herse Saint-Nicolas, mais qui plus tard se termina en cul-de-sac de ce dernier côté. La portion de la rive la plus rapprochée de la ville s'appelait proprement petite rive ; l'autre, au pied de la tour Saint-Nicolas et du Gabut em-

pruntait son nom, « La Grave », à la nature du sol, un amoncellement de graviers. Au commencement du XVIe siècle, ni l'une ni l'autre de ces parties n'était pavée ; on y ramassait des galets de mer.

La petite rive, dans son entier, appartenait originairement aux suzerains : les comtes de Poitou, d'abord, le roi ensuite. Charles VI en fit l'abandon aux Rochelais, en 1436, à charge d'une redevance de deux marcs d'argent, dans une tasse également d'argent, martelée au fond, verrée ou dorée au bord.

La rive était soutenue, comme les autres parties du port, au moyen d'un pilotis. En 1564, on se décide à faire un premier aménagement des quais. Vingt-cinq brasses de quais sont construites avec leurs cales à partir du pont Saint-Sauveur.

En 1578, on donne à rente la place de la petite rive à divers particuliers pour y bâtir, et les maisons couvrent bientôt l'espace de terrain occupé aujourd'hui par le square Marchegay et une partie du bassin à flot intérieur.

Quant à la rive elle-même, elle demeure en grande partie à la ville, puis est confisquée par le roi, en 1628, et donnée ensuite au duc de Saint-Simon.

A une époque que nous ne pouvons préciser, les quais de cette partie de rivage, jusqu'à l'étier, furent construits en pierre ; la restauration commencée en 1596 fut continuée. Ces murs étaient assez vieux, en 1661, pour qu'une reprise en fut jugée nécessaire. Mais, en 1682, c'était bien pis, ils étaient fort dégradés et beaucoup de pierres de parements étaient tombées dans le bassin. Le travail fut effectué aux dépens du duc de Saint-Simon. Une disposition des cales est à noter ; les vaisseaux et les barques battus par la mer en dégradaient les angles ; pour éviter cet inconvénient, on jugea nécessaire de faire aux angles des feuillures de six pouces au carré pour loger des bois de chêne de pareille grosseur, de toute la hauteur du quai, et on fixa chacun de ces bois, dans les feuillures, au moyen de six bandes de fer. Le devis dressé par Michel Duplessy,

ingénieur du roi, s'élevait à 468 livres, et le travail fut exécuté d'août à septembre 1682.

Quant à la Grave, elle se composait d'une sorte d'île circonscrite par les étiers, le mur du Gabut et la mer, telle qu'on la voit encore représentée sur le plan du XVIIIe siècle que nous publions. Elle n'avait de communication avec la petite rive qu'au moyen d'une chaussée consolidée avec des pieux et des planches. Ce système de parapet en pilotis était la seule défense qui empêchât le sol de la Grave de s'ébouler dans la mer; l'entretien en était difficile et au XVIIIe siècle le tout était en bien triste état. Quant aux étiers, ils se composaient de trois parties : 1° la fosse aux mâts, où l'on faisait flotter les bois destinés aux mâtures; elle se fermait au moyen d'une écluse qui permettait, à volonté, de la remplir ou de la vider; — 2° la grande carène; — 3° la petite carène. Sur la place de la grande carène se trouvaient deux corps-morts qui servaient à renverser les vaisseaux en carène. Jusqu'à la suppression des étiers et à l'acquisition des terrains destinés au bassin à flot (1777), l'outillage et le profit du carénage des vaisseaux y compris l'usage des bassins à carènes, étaient entre les mains de particuliers qui en avaient obtenu la concession.

C'était aux environs des étiers que les compagnies du Nord et de Guinée avaient fixé leurs établissements.

Après cette exposition détaillée de toutes les améliorations ou transformations du port du XIIe au XVIIIe siècle, on peut se demander quelle physionomie il pouvait avoir. La gravure qui fait la tête de notre chapitre, en donne une idée très nette, pour le moyen âge. On peut induire aussi cette physionomie, des réglements que nous avons indiqués ou publiés, et aussi d'un réglement de 1676 qui vise justement la police du port et la place affectée à chacun.

Voici quelques unes des dispositions de ce document. Les grands navires devaient être amarrés avant et arrière et debout à cale, si

bien qu'au XVIIIe siècle, les maisons qui encombraient les abords de la grande rive, vers la tour de la Chaîne, furent condamnées à disparaître, les beaupérs allant frapper les façades.

Tous les grands vaisseaux devaient se placer du côté de la grande rive, depuis la Chaîne jusqu'au quai de la Poterie, et, du côté de la petite rive, depuis la première cale jusqu'aux abords de l'étier. Le quai de la grande rive, depuis le pont Saint-Sauveur jusqu'au Poids-le-Roy, c'est-à-dire la Douane actuelle, pouvait recevoir les petits bateaux et les barques chargées de bois de chauffage, de denrées ou de comestibles. D'autres navires restaient au milieu du port, amarrés sur des corps-morts et des anneaux flottants.

LE RÉGIME DU PORT

Le port dont nous venons de suivre les transformations, avait dû sa création non-seulement à l'emplacement qu'il occupait entre La Rochelle et la baie, mais aussi à la profondeur que lui donnait le régime alterné des courants marins et des courants des chenaux de la Verdière et de Maubec. Il ne pouvait prétendre cependant être indemne de tous les accidents. Ces accidents se présentaient sous deux formes : l'envasement et la marche des cordons littoraux de galets.

La formation presque simultanée de l'île de Saint-Jean-du-Perrot et de l'île Saint-Nicolas est là pour prouver qu'il y avait, dans cette région, un apport constant de matériaux provenant des falaises de la baie ou des érosions des coteaux de l'intérieur, amenés par les ruisseaux. La vie active de la nouvelle Rochelle devait rejeter également dans le port une grande quantité de détritus capables de


LAROCHELLE
Gouvernem.t de la Rochelle
Tour du Farre
Tour de S. Barthelemy
Tour du chasteau de Vauclair
S.t Marguerite
Nostredame de Cougne
le gros Orloge
Tour de la Chaisne
Tour de S. Jean
Tour de S.t Sauveur
Tour de Merilles
Temple neuf
Ruines des Bastions de S.t Nicolas de Mobec et de la Fonderie
Marais salants
Le Gabut

contribuer à l'encombrement du havre. D'autre part, les chasses naturelles telles que le ruisseau de Lafond, celui de Maubec, celui de Périgny, diminuaient d'importance par suite du déboisement de la banlieue et de l'élévation des fonds.

Aussi le port de La Rochelle fut-il souvent exposé à s'envaser ou à se fermer par l'amoncellement des galets entre les deux tours. Ces accidents semblent cependant sans gravité jusqu'au XIVe siècle. On voit, en effet, dans une supplique adressée au roi, en 1315, par l'échevinage de La Rochelle, que les murs de la ville, élevés entre la tour de la Chaîne et celle de la Lanterne, étaient constamment et violemment battus par la mer ; on considérait alors comme un avantage, de voir les navires y jeter leur lest. De cette façon, croyait-on, la fortification était garantie de la violence des flots. D'autre part, il y avait là une mine abondante d'excellents matériaux pour le pavage des rues et des chemins de la banlieue.

Cent ans après, la situation est bien changée. Le caillou qui est en dehors du havre est souvent entraîné, dans l'ouverture, entre les deux tours ; les vaisseaux sont empêchés de pénétrer dans le port, ou courent de grands risques. Un des pairs du conseil, Maynard, s'offre alors, en 1452, de traiter avec la ville pour remédier à cet état de choses ; la proposition est acceptée, au prix de 500 livres et de la jouissance de la garde et capitainerie de la petite tour de la Chaîne. Le moyen proposé était « une paulée piquée dans la grave pour retenir lesdits cailloux. » Malheureusement le remède fut inefficace. En 1474, on reprend encore le travail avec des pieux de 10 à 12 pieds de longueur. En 1499, c'est 2500 pieux qu'il faut à l'entour de la petite tour de la Chaîne pour empêcher le cailloutis d'entrer dans le havre. Mais le galet marchait toujours et ne devait plus s'arrêter. Il en résulta pour la ville une grande dépense d'entretien. En 1602, les paulées furent remplacées par une jetée amorcée à la petite tour de la Chaîne et nettement figurée dans la vue de La Rochelle, prise à l'époque de du Doignon (1648-1653), que nous publions ici. Ces dépôts et cette digue furent

le point de départ de l'attérissement qui devait former le chantier de construction.

Le commerce réclamait aussi, bien souvent, un approfondissement ou un curage du port. Cette opération incombait, pour la grande rive, aux détenteurs des quais et des cales; c'était une charge de leur concession. Pour la petite rive et l'intérieur du port, le roi s'était déchargé de l'entretien sur l'échevinage. Il ne paraît pas que jusqu'au XVe siècle, la ville de La Rochelle ait fait de grands sacrifices pour le curage; on s'en reposait un peu trop sur l'initiative privée, et quand un armateur voulait faire radouber son navire, il agissait comme Morisson, et nettoyait l'étier à ses frais. On ne peut nier cependant que l'échevinage n'ait, à plusieurs reprises, exécuté des travaux de ce genre ; mais à coup sûr, on comptait encore bien davantage sur les courants naturels et notamment sur les chasses de la Verdière et de Maubec.

Au XVIe siècle, on améliore la Verdière et on y fait un « coy », c'est-à-dire un aqueduc neuf.

En 1602, on construit des « esclotoueres », pour mieux dire des écluses, sous le pont Saint-Sauveur afin de nettoyer le havre.

Aussitôt le siège de 1628, ces deux canaux paraissaient si nécessaires pour le maintien de la profondeur du port, que, lors de la prise de possession, par le duc de Saint-Simon, des abords du canal Verdière, il est fait des restrictions sur la nécessité de ne pas supprimer cet instrument naturel de l'amélioration des chenaux.

La fin du XVIIe siècle amène enfin des travaux plus sérieux. De 1670 à 1672, on approfondit le port jusqu'à concurrence de cinq pieds. Les vases et les pierres qui en provenaient, étaient transportées dans l'anse de Coureilles (entre Tasdon et les Minimes).

La situation allait d'ailleurs en s'aggravant. On avait à lutter désormais contre les conséquences désastreuses de la digue que Richelieu avait construite pour abattre la ville politique et religieuse, et qui faillit avoir cette autre conséquence , celle de ruiner la ville commerciale et industrielle.

LA CHAINE

Il semblerait qu'aussitôt son installation, le port d'Aliénor, comme nous l'avons appelé pour le distinguer du vieux port, fût flanqué, à son entrée, de deux tours. L'ancienneté de l'une d'elles, Saint-Nicolas, est légendaire ; c'était, dans la croyance populaire, l'œuvre de Mélusine, cela veut dire pour nous, l'œuvre des comtes de Poitou. L'autre, la tour de la Chaîne, existait en 1209, si nous en croyons un vieux texte. L'ancienneté en est indiscutable si nous nous en référons à quelques sculptures utilisées lors de la reconstruction des tours, et qui peuvent appartenir au roman du XIIIe siècle. Quant à la reconstruction, elle remonterait pour la tour de la Chaîne de 1382 à 1390, et pour la tour Saint-Nicolas, quelquefois aussi appelée tour de la Chaîne, à l'année 1384. La Tour de la Chaîne était accompagnée, du côté du Perrot, d'une tourelle nommée la petite tour de la Chaîne.

Le nom de la Chaîne venait d'une chaîne fixée à la tour Saint-Nicolas et qui laissait le goulet ouvert ou fermé, suivant qu'on la tendait ou la lâchait, au moyen d'un treuil placé dans une salle basse des tours du Perrot. L'ingénieur Masse a laissé un dessin très précis de cette installation au XVIIe siècle.

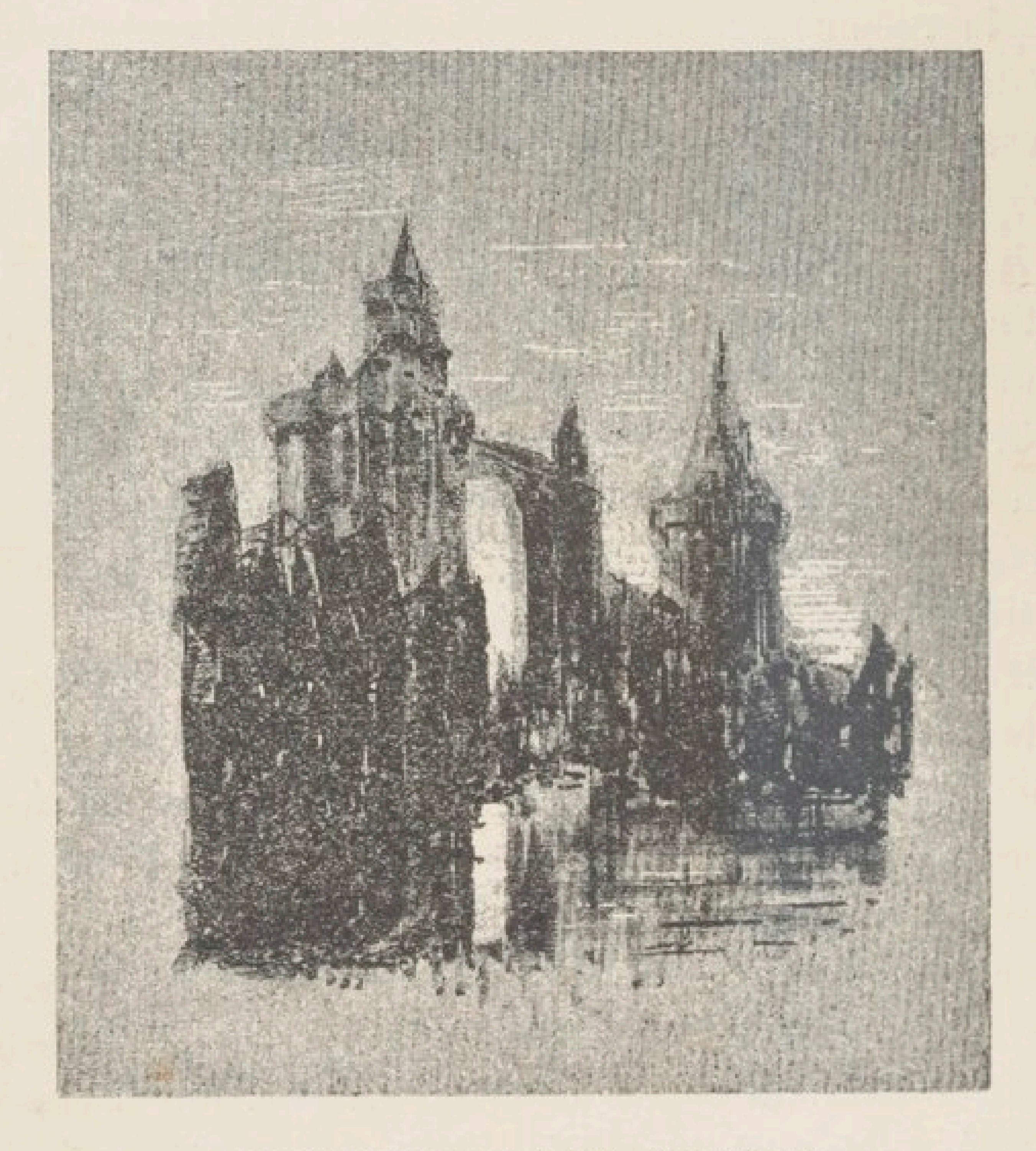
La dernière chaîne du goulet est conservée au Musée de la Rochelle (rue Gargoulleau). Sa grosseur était, à ces époques éloignées, un objet d'étonnement, et Rabelais en a conservé plaisamment le souvenir en narrant que c'était l'une d'elles qui servait à lier Pantagruel enfant :

« Craignant, Gargantua, qu'il se gastat, feit faire quatre grosses chaines de fer pour le lier, et feit faire des arcs boutants à son berceau bien afustés. Et de ces chaines, en avez une à La Rochelle, que l'on lève, au soir, entre les deux grosses tours du havre... »

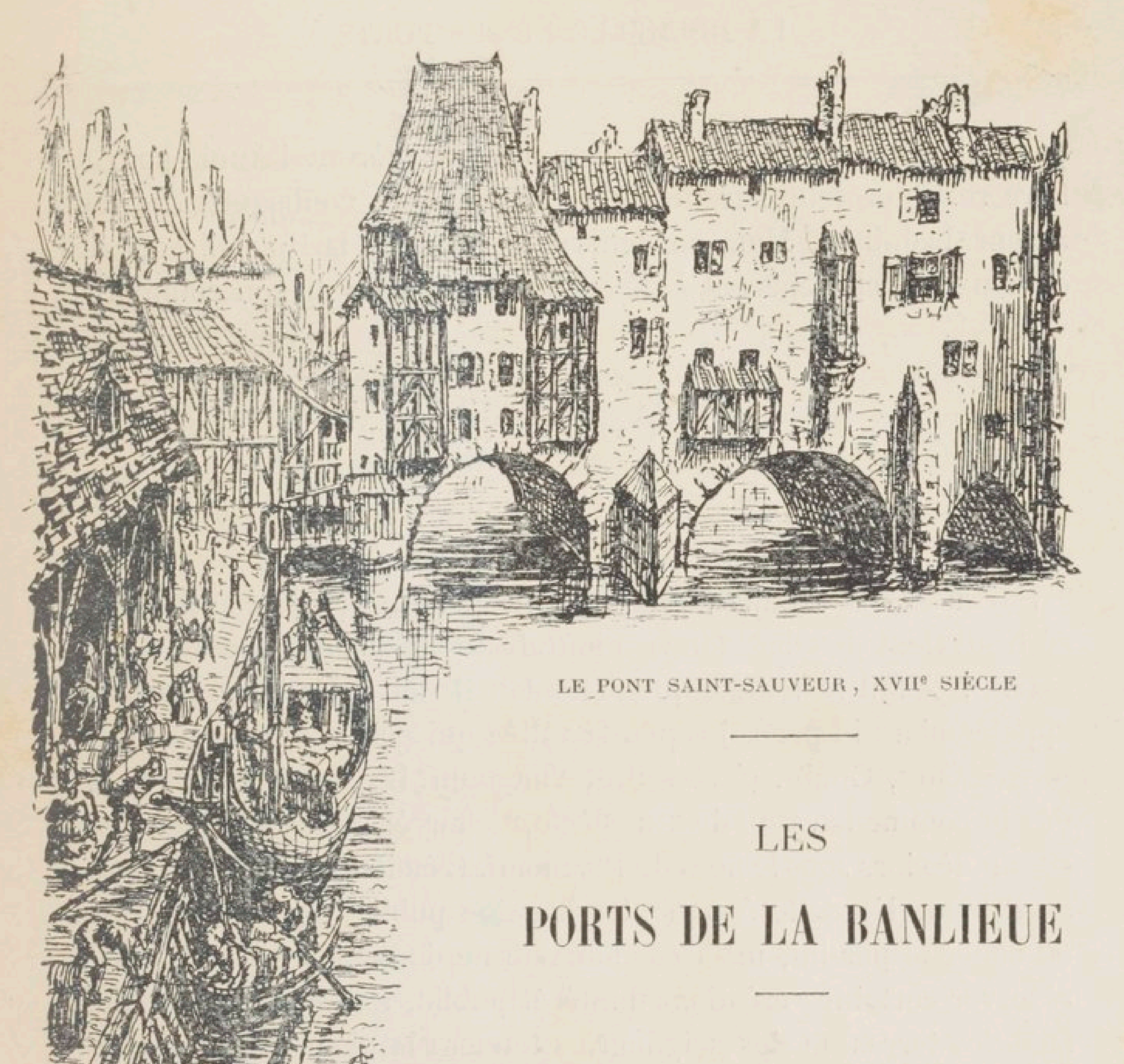
Tous les ans, lors de la nomination des maires, on élisait parmi

les pairs, trois prud'hommes que le maire répartissait entre les trois tours. Leurs attributions étaient définies. Ils étaient chargés tout à la fois d'empêcher de passer les navires qui n'avaient pas payé les droits de coutumes, de percevoir eux-mêmes certains droits, de faire désarmer les navires étrangers ou français et de faire démolir leurs châteaux (les bourgeois étaient dispensés de ce désarmement); de faire lever la chaîne et de la faire abaisser, à la fermeture ou à l'ouverture des portes.

Quant au désarmement, il se faisait généralement à la tour de la Lanterne, au moyen d'un instrument nommé garrot qui a laissé son nom à la tour.



ENTRÉE IDÉALE DU PORT, XVe SIÈCLE



LE PONT SAINT-SAUVEUR, XVIIe SIÈCLE

LES
PORTS DE LA BANLIEUE

La prospérité commerciale de la Rochelle était de nature à exciter la jalousie, à susciter des compétitions. Avant le développement et l'accroissement des richesses inouïes que nous lui voyons acquérir dès le milieu du XIIe siècle, chaque port voisin, chaque seigneur avait sa petite part du profit. Tous auraient dû comprendre que l'augmentation du négoce de cette seule ville était bien au-dessus de la totalisation des profits de chacun; qu'ils en avaient indirectement leur part par l'élévation des salaires, des prix de tous les produits, et par la multiplicité des échanges. Mais l'esprit humain est ainsi fait qu'il met un petit profit immédiat au-dessus d'un grand bien venu indirectement ou plus éloigné. Nous ne parlons

pas, bien entendu, des Mauléon qui ravagèrent l'Aunis pour se faire restituer leur baronnie de Châtelaillon, confisquée sur leur auteur Isambert. Mais en dehors de ceux-ci, la Rochelle eut des envieux qui cherchèrent à détourner une partie de son commerce.

LE PORT-NEUF

Sur la terre de Laleu, qui venait jusqu'aux portes de la Rochelle, se trouvaient des bas fonds admirablement disposés pour la navigation ; c'était le marais qui s'étendait de la baie de la Rochelle, appelée alors le port, jusqu'à la vallée qui prit le nom d'un de ses possesseurs, Gouin, c'est-à-dire, Vaugouin. Les seigneurs de Laleu dès le commencement du XIIIe siècle, s'efforcèrent d'y créer un port, connu dès lors sous le nom de Port-neuf. C'était leur droit strict. Il y avait bien, dès cette époque, un domaine public appartenant au roi ou concédé par lui, mais ce domaine ne donnait pas le droit de se réserver certaines créations d'intérêt public, telles que les ports. En face des terres ou des seigneuries tenues simplement à hommage, et à haute, moyenne et basse justice, le pouvoir du roi ou du suzerain se heurtait aux barrières de la seigneurie. Le détenteur régulier s'était, à la création de la féodalité, substitué au fisc romain, et, à ce titre, se donnait le droit de disposer de son domaine utile comme il lui plaisait, en créant des revenus ou des impôts à sa guise.

Créer un port, y percevoir un droit de bordelage, bortulage ou portulage sur les navires qui y entraient, y prendre la coutume des marchandises; se faire donner une part, en nature ou en argent, des poissons qu'on y pêchait, cela ne paraissait que très légitime.

C'est ce qu'imaginèrent au Port-neuf, les seigneurs de Laleu, et notamment les seigneurs de Mauzé et les Pressigny, au XIIIe siècle,

Ceci ne faisait pas l'affaire des Rochelais, qui, dans cette circonstance, confondant leurs intérêts avec ceux de leur suzerain, Alfonse de Poitiers, cherchèrent à entraver ce qu'ils appelaient des « nouveletés ». Les prévôts d'Alfonse, à La Rochelle, faisaient donc des descentes au Port-Neuf, confisquaient les poissons, prenaient les droits et entravaient de tout leur pouvoir l'action des officiers du seigneur de Laleu. Celui-ci se lassa des agissements des prévôts et se plaignit au comte. Pour satisfaire aux nombreuses réclamations de leurs sujets, à une époque où la justice définitive était trop loin du justiciable, saint Louis et Alfonse avaient créé des juges ambulants, des enquêteurs. Il entra donc dans la mission de ceux-ci de faire la lumière sur la question du Port-Neuf. L'enquête eut lieu en 1268 ; elle fut suivie d'une contre-enquête.

La note dominante de cette information fut que Pressigny eut, de son côté, la plupart des témoins de Laleu ; le prévôt, la majeure partie de ceux de La Rochelle. Il apparaît que l'intérêt guidait, sans doute d'une manière inconsciente, la façon de voir de chacun.

Il fut bien établi que depuis trente ans au moins, les seigneurs de Laleu percevaient le bortulage, la coutume des marchandises, leur part de poissons ; qu'ils exerçaient la justice sur les équipages des navires et qu'ils imposaient leurs mesures à ceux qui fréquentaient le port. Le bortulage consistait en 12 deniers. La coutume des marchandises était de 2 deniers obole sur chaque tonneau de vin embarqué ou débarqué, de 4 deniers pour chaque tacre de cuir ; on recevait du setier de blé, 1 denier ; du faix d'étoffe, 3 deniers. Le droit sur les poissons était du dixième ou du onzième.

Et alors on voit surgir de cette enquête un principe curieux pour cette époque, à savoir la possession du domaine maritime réservée au suzerain. C'est bien là, semble-t-il, la base du droit de chacune des parties. Tout ce que la mer touche appartient au comte. La conséquence est que si le navire décharge ses marchandises sur des bateaux qui les transbordent à La Rochelle, ou sur un autre

navire, il n'est rien dû au seigneur de Laleu ; si au contraire, ces marchandises sont portées à terre au moyen d'une planche, il n'est rien dû au comte de Poitiers.

Tous les navires qui mouillaient d'ailleurs dans la baie de La Rochelle devaient la coutume au comte, s'ils se trouvaient en deçà du lieu nommé la Cèpe, près du Bois-Fleuri, lieu devenu plus tard Chef-de-Bois, aujourd'hui, par corruption, Chef-de-Baie.

Les difficultés relatives au Port-Neuf durèrent longtemps. Les seigneurs entretenaient leurs ports convenablement, et c'était un excellent refuge pour les navires. Aussi, en 1315, les Rochelais se plaignent-ils encore.

« Item, requièrent lesdiz maire et eschevinz que nostre seigneur le roi face deffandre au seigneur de Mosé, qu'il ne face noveleté en sa terre, por domage de la vile de La Rochelle, et celle nouveleté qu'il a faite soit amenée à neent : c'est à savoir teres que il trenche et fait trencher de nouvel pour faire port en leu ou onques mes port ne fu ; et de ce porroit ensuire grant domage et especiamant en tens de guerre : quar l'en porroit venir a galies pour celle nouveleté que ledit sire de Mosé se porforce à faire.

» Item, nostre seigneur le roi en perdroit ses coustumes si celle nouveleté estait faite, quar les marchandises qui devroient estre chargiées et deschargiées au port de nostre seigneur le roi, seroient chargiées et deschargiées en cele nouveleté ; et ainsi la costume et li devoir que nostre seigneur le roi devroit avoir pour le chargemant et le deschargemant, nostre seigneur le roi les perdroit, et ledit chevalier les auroit, et meesmemant ledit chevalier ne le doit pas faire ; quar nouveletez sont défendues. »

On verra dans quelques lignes comment les seigneurs de Laleu perdirent tout intérêt dans l'existence de leur port neuf. Ce refuge n'en subsista pas moins ; on le retrouve fréquenté au moyen âge. Lors du siège, Richelieu en fait un port de refuge, et encore, lors de la révocation de l'Édit de Nantes, des navires y sont mouillés qui reçoivent des réfugiés. Les tempêtes de l'hiver dernier ont bien

démontré que la mer n'abandonnait qu'à regret ce domaine, et que M. Bouquet de la Grye n'avait pas seulement fait œuvre d'imagination, mais de sens, en réservant d'en faire plus tard une annexe de La Pallice.

LE GUÉ-CHARRAUD

La concurrence ne venait pas seulement des ports avoisinants, elle naissait quelquefois au loin. Un port créé au cœur de l'Aunis et mettant les marchandises à la porte de Surgères, de Mauzé, de Niort et de tout le Poitou, était un véritable danger pour la Rochelle.

C'est ce qu'on chercha à faire dans la création du port du Gué-Charraud. Ce petit lieu est tout proche de la commune de Landrais, au point où la route de la Rochelle à Saintes et à Limoges, c'est-à-dire l'ancien chemin romain, traversait la rivière de la Gère.

Pour y amener des bateaux, il fallait canaliser la Gère jusqu'au pas de Charras qui a donné son nom à cette partie du cours d'eau. Cette canalisation fut autorisée par lettres de Philippe-le-Bel, datées de 1311. L'idée du port naquit aussitôt; le canal était navigable dans sa partie haute pour des bateaux de 12 à 14 tonneaux, et on estimait à 3000 tonnes la quantité de marchandises qui pourrait y passer chaque année. Les travaux avaient été faits par les seigneurs et les religieux, riverains de ces terres, et devaient être payés au moyen d'un droit de halage de 2 sols par tonneau. La Rochelle et Saint-Jean-d'Angély luttèrent ensemble contre cette redoutable concurrence. Ces deux villes obtinrent d'abord que le produit du droit de halage appartînt au roi, puis amenèrent, en 1345, la suppression du port.

ESNANDES — LE PLOMB — COU-DE-VACHE

Un danger sérieux écarté, il en naissait un autre.

Au milieu du XIVe siècle, les Rochelais avaient été fortement atteints par les malheurs de la guerre. Les charges personnelles naissant de la garde et de la défense de la ville, avaient fait fuir un grand nombre d'habitants qui s'étaient retirés dans les bourgs et les villages. Les Rochelais obtinrent, en 1347, de Philippe-de-Valois, des lettres les autorisant à lever un droit de dix sous par tonneau, cinq sous par pipe : 1o Sur tous les vins crus dans la banlieue ; — 2o Sur tous les vins chargés ou déchargés au port de la Rochelle ; — 3o Sur tous les vins chargés ou déchargés dans les ports voisins à trois lieues à la ronde, y compris le port de Marans. Seuls, étaient exemptés les vins des bourgeois résidant dans la ville, mesure destinée à retenir la bourgeoisie dans les murs.

Mais voici que ces lettres ne furent réellement bien appliquées qu'à La Rochelle même ; en négligea-t-on l'application dans les ports de la banlieue, ou bien la perception en fut-elle mal faite ? Nous ne savons. Mieux que cela, si nous en croyons des lettres de 1407, on n'appliqua jamais cette disposition, antérieurement à cette date, aux ports de la banlieue. Toujours est-il que l'on prit l'habitude d'expédier les vins par ces ports de la banlieue. Economie de droits d'aide, économie de droits de transport, dispense de rouler les marchandises sur des chemins qui n'étaient pas en état, tout était bénéfice pour l'expéditeur.

Ces petits profits rendirent la vogue aux petits ports déchus de leur importance relative : Esnandes, Le Plomb, Cou-de-Vache ; les seigneurs de ces ports y firent exécuter des travaux de curage, d'approfondissement ; on les entoura de quais, on les pourvut de

petits outillages. Bref, ils acquirent de la faveur, et l'aide diminua de jour en jour.

Il existait même, dans ces ports minuscules, une certaine organisation qui, d'un côté, y maintenait l'ordre et assurait la perception des droits, de l'autre, leur donnait une importance apparente. En dehors de leurs officiers ordinaires, prévôts ou châtelains, les seigneurs se donnaient le luxe de gardes ou de maîtres de port. Cela se rencontra, non-seulement à Esnandes et au Plomb, mais même à Cou-de-Vache. Là, au milieu du XIVe siècle, existait un maître de port, et une maison, sise à Marsilly était affectée à cet office. Il semble résulter de documents que cette charge était exercée, en 1352, par un sieur Jean Lecompte.

Le roi et La Rochelle se partageant l'impôt, tous y perdaient; et La Rochelle principalement qui, en échange du don des quatre cinquièmes de l'aide, était obligée de tenir en état ses fortifications et son port, sauvegarde et richesse du pays.

Les possesseurs des terres voisines soucieux de leurs intérêts immédiats ne se rendaient pas compte du tort qu'ils se faisaient à eux-mêmes en agissant ainsi. La Rochelle privée de ses revenus, c'était le port en mauvais état, les fortifications en ruine. Et cependant les propriétaires de la banlieue étaient bien aise de recevoir, par le port de La Rochelle, les marchandises du loin que le tonnage des navires ne permettait pas d'apporter dans leurs ports minuscules; ils étaient aussi bien aise, le jour où ils ne se sentaient plus en sûreté dans leurs châteaux ou leurs gentilhommières, de trouver à La Rochelle « recours et reffuge de leurs personnes ». Dieu sait cependant si le plat pays avait été souvent ravagé, pillé, rançonné! Ils étaient bien aise aussi de faire réfugier leurs navires dans son port lorsqu'ils étaient menacés de l'ennemi.

La Rochelle intervint auprès du roi, qui autorisa la Ville, par lettres de 1407, à étendre le droit de 10 sous du tonneau sur tous les points de la banlieue, à trois lieues à la ronde; sur ces 10 sous,

2 étaient retenus par le roi, 8 abandonnés aux Rochelais pour être affectés aux réparations de la ville et du port.

De ce jour, La Rochelle ne craignit plus la concurrence ; de rivaux qu'ils étaient, les ports de la banlieue devinrent d'utiles auxiliaires où les bourgeois, possesseurs terriens, trouvaient le moyen d'économiser des frais de transport, et d'augmenter ainsi un capital qui leur permettait d'accroître encore leur commerce.

Malgré tout, il était une partie de l'Aunis, la partie sud qui se trouvait déshéritée, et pour celle-ci, on chercha un autre procédé que la création de ports secondaires.



LE GROS RELOGE, XVe SIÈCLE



LE CHENAL
DE LA MOULINETTE

LA MOULINETTE

On a vu précédemment que la Rochelle, à l'origine, était éloignée de toutes les voies importantes de l'époque romaine restaurées sous Charlemagne. Il n'apparaît pas qu'on en ait construit autour de la ville, sinon aux environs immédiats des fortifications et principalement, sur le territoire du grand fief d'Aunis relevant immédiatement du château de la Rochelle. Et encore n'y en avait-il pas dans certaines directions. Ainsi la baronnie de Châtelaillon venant jusqu'à la porte Saint-Nicolas, les chemins de toute cette région ne pouvaient être faits et entretenus que par les seigneurs de cette terre. La conséquence de ce triste état de viabilité était que les vins de cette région n'arrivaient plus à la Rochelle. Les producteurs en souffraient, en ce sens, que la demande étant plus considérable à la Rochelle que dans les ports trop minuscules de la baronnie

de Châtelaillon, la vente se faisait, dans ces derniers, à des prix trop inférieurs.

On trouva un remède à cette situation en mettant en état de navigabilité le chenal de la Moulinette. Ce chenal porte aujourd'hui le nom de chenal de Périgny; il prenait en effet sa source à Périgny et coulait à travers les marais salants de Tasdon. Le chenal était bifurqué en arrivant à la Rochelle qu'il entourait d'une étendue considérable de marécages, sur lesquels se sont élevés depuis la partie Est du faubourg Saint-Nicolas, et le quartier qui, au XVIe siècle, a pris le nom de la Ville-Neuve. Dans ces parages, il recevait le cours d'eau qui descendait, par Rompsay, du lieu nommé Maubec situé près de Chagnolet.

En cet état, un bras venait passer au pont Maubec et au pont Saint-Sauveur pour se jeter dans le havre; un autre entourait le faubourg Saint-Nicolas et venait rejoindre la porte ou herse Saint-Nicolas où existaient, dès le temps d'Alfonse de Poitiers, des moulins qui ont donné leur nom au chenal. Une turbine conservée au Musée de la Ville, provient de fouilles faites en cet endroit.

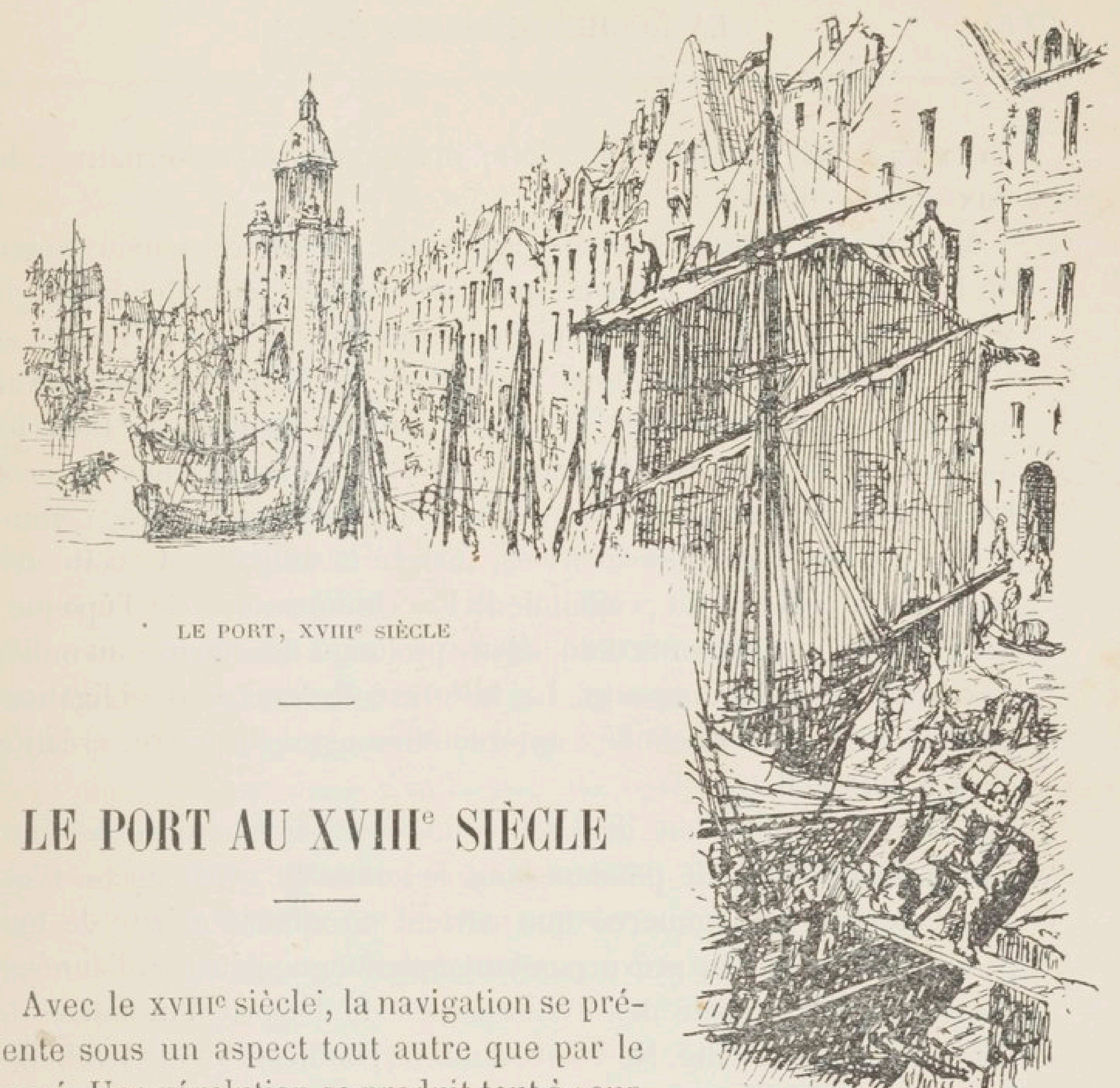
L'échevinage de la Rochelle prit l'initiative de la canalisation. Des lettres de Charles IV le Bel, de 1325, contraignirent les habitants du plat pays, comme on appelait alors les gens habitant hors des villes ou des châteaux, et les personnes qui avaient des borderies et des vignes dans la principauté de Châtelaillon, à contribuer au paiement de la dépense. La fabrique de la paroisse Saint-Sauveur donna cent livres à la Ville, en récompense des avantages que le chenal devait apporter aux moulins du pont Mouclier, et pour faire faire des portes aux arches afin que les moulins eussent plus d'eau.

Tout ce travail fut achevé en l'année 1325. Ce fut une grande amélioration. Il se créa de nombreux points d'embarquement et notamment le port de la Moulinette, les ports des Vaches, de Saint-Louis, de Périgny, etc. Le chenal eut un succès rapide et durable. On en trouve des preuves nombreuses; en voici deux: la vogue du chenal fut assez grande pour que dorénavant on ne désignât

plus à La Rochelle les gabares plates que par le nom de Moulinettes ou de gabares de Moulinette ; à la herse de Saint-Nicolas, le seigneur de Châtelaillon percevait un droit de 6 deniers par tonneau de vin. En 1470 et 1492, ce droit était affermé de 60 à 61 livres; ce qui donne un minimum de transport de 2240 tonneaux ou de 8960 barriques. Malheureusement il en fut de ce chenal comme du port, on le laissa s'envaser, et au XVIIIe siècle, ni le seigneur de Châtelaillon ni le commerce n'en tiraient plus aucun profit.



UNE TRAINE, XVIIIe SIÈCLE



LE PORT, XVIIIe SIÈCLE

LE PORT AU XVIIIe SIÈCLE

Avec le XVIIIe siècle, la navigation se présente sous un aspect tout autre que par le passé. Une révolution se produit tout à coup dans la marine marchande. On a bien compris depuis longtemps la supériorité des navires à fort tonnage réalisant à la fois la sûreté du voyage et l'économie des faux frais. Mais dans la pratique il y a des difficultés considérables. Le moyen âge, cela a été prouvé par des documents, avait connu des navires à haut bord, calant beaucoup ; mais si l'usage de ces vaisseaux ronds, ou d'autres analogues, existe même pour nos côtes, nous pouvons bien dire cependant que le système avait plus de raison d'être dans le bassin de la Méditerranée où les navires ne connaissent ni les fatigues ni les inconvénients de l'échouage.

Sur nos côtes, il fallait, pour les grands navires, la navigation

en rivière, ou des bassins à flot, échappant aux alternatives du flux et du reflux.

Mais il était, à toutes forces, nécessaire de suivre ce mouvement de l'augmentation du tonnage qui, ayant pour point de départ le XVI[e] siècle, avait pris des proportions inusitées depuis 1717.

La Rochelle, comme tous les autres ports maritimes, devait éprouver le contre-coup de ces révolutions nautiques. Plus les dimensions des navires augmentaient, plus l'importance de son havre semblait diminuer. Par contre, les ports en rivière, comme Rochefort, se trouvaient favorisés, malgré la difficulté de cette navigation en rivière, et, ajoutaient les commerçants de l'époque, malgré les inconvénients d'un séjour prolongé des navires au milieu des brumes de la Charente. La lutte créait donc deux obligations pour le port de la Rochelle : approfondissement du havre, création d'un bassin à flot.

Tel fut le double but des sollicitudes de la Chambre de commerce de La Rochelle pendant tout le cours du XVIII[e] siècle. C'est à la Chambre de commerce que revient en effet le mérite de tout ce qui fut exécuté et prévu pendant cette longue période d'années. C'est elle qui a hérité des traditions et de l'esprit d'initiative de l'ancien corps de ville. Née du commerce comme la vieille Rochelle, convaincue qu'avec le commerce, la richesse ne se ferait pas attendre et que le reste viendrait par surcroît, la Chambre s'attacha avec un acharnement remarquable à la réussite des projets de transformation du port de La Rochelle.

M. Garnault, le zélé secrétaire-archiviste de la Chambre de commerce, nous a raconté par le menu, avec une patience et une conscience dignes de tous les éloges, cette lutte de près d'un siècle, au moyen des documents dont il a la garde. Nous allons la retracer à notre tour, en nous efforçant de n'emprunter à cette richesse d'archives que les points principaux, mais en essayant de les éclairer encore par l'apport de plans inédits et de documents nouveaux. Malgré cette condensation, il sera quelquefois difficile au

lecteur de ne pas se perdre dans cette multiplicité de projets souvent aussitôt morts que conçus. Il est rare en effet de voir une question ainsi ballotée, pendant près d'un siècle, de projets en projets, de réformes en réformes, recevoir une exécution aussi tardive.

Nous pouvons dire dès l'abord que les obstacles matériels, et ils étaient nombreux, ne furent pas les seuls apportés à la réalisation de ces projets.

Sans aucun doute, il y avait l'encombrement des vases amenées par les courants et retenues par la digue de Richelieu ; il y avait la crainte d'absorber, dans un bassin à flot, une partie des quais, utile au commerce pour le dépôt des marchandises. Il y avait cette difficulté de trouver de l'argent, à une époque où le budget de la France était mal équilibré. Mais à côté de tout cela, il y avait aussi les questions d'influence de corps ou d'individus, les questions de personnalités ou de susceptibilités.

Jusqu'en 1763, l'administration des ports de la Rochelle appartient à la direction des fortifications. Dès lors, on peut le dire sans être taxé de parti-pris, la préoccupation des intérêts de la défense nuit singulièrement à la conception nette et franche des besoins du commerce. Puis, en 1763, le port de la Rochelle passe aux Ponts-et-Chaussées, et alors la direction des fortifications et le gouvernement de la Ville, représenté par M. de Senectère, maréchal de France, s'ingénient à créer des difficultés. La peur du militaire perce de toutes parts. On ferait bien ceci, on déciderait bien cela, mais que diraient Messieurs des fortifications ? que ferait M. le Maréchal ? Quelle attitude prendrait cette homme de guerre hérissé de la passion de la fortification et de l'amour de son corps ? Pour un peu, on se croirait aux temps modernes, en présence de la réglementation méticuleuse du Génie militaire. Le maréchal de Senectère est d'ailleurs cet homme qui, dans des circonstances analogues, pour des luttes de préséance, regardait d'un air si dédaigneux « les robbins » et les marchands de la Rochelle. Nous

l'avons déjà vu, en face du Présidial, quand nous avons raconté l'histoire de ses luttes homériques, à la façon de Rabelais, avec le premier corps judiciaire de La Rochelle.

Aussi, en prévision de ces obstacles, on prend toutes sortes de biais, de précautions; on fait évoluer les dossiers dans des marches savantes, pour éviter de heurter de front ce mur crénelé de petites ou de mauvaises raisons.

Puis, il y a les petits intérêts du tiers et du quart, faits de mesquines passions, d'amour-propre et d'amour de l'argent. C'est notamment l'histoire de certain projet, dont l'auteur, lui, a su se faire bien venir de ces Messieurs de la guerre; ce projet-là, on le pousse malgré ses imperfections, ses difficultés d'exécution. Aux ennuis de l'attaque, pour le commerce et ceux qui s'y intéressent en haut lieu, succèdent les obligations de la défense. Après tout, on en passerait quand même par là; tous les projets sont bons pour la Chambre de commerce, s'ils ont chance de réussir; on aurait toujours une amélioration, un bassin à flot quel qu'il soit. Le commerce de La Rochelle n'est pas difficile sur la couleur des projets. Il veut tout ce qu'on veut, pourvu qu'il y ait un bassin au bout; pourvu qu'on lui donne un port capable de recevoir les grands navires; pourvu qu'on ne l'oblige pas à aller caréner à Rochefort, et qu'il ne soit pas dans l'obligation d'aller faire, dans la même ville, ses armements pour les colonies.

Rochefort, c'est la rivale d'alors! Ce n'est pas le tout en effet de lutter contre le service des fortifications, contre le maréchal gouverneur, contre les mesquins appétits de ceux qui veulent se faire payer leurs services ou la réussite de leurs projets, contre les cabales du petit commerce ligué contre le grand, pastiche, en cela, des bourgeois rochelais du XVIe siècle. Il y a aussi Rochefort. Nos voisins ne nous en voudront pas de montrer comment, presque aussitôt que née, cette ville enrichie des richesses rochelaises s'essayait, au contraire de ce qui se passe bien sûr, aujourd'hui, à supplanter son aînée. C'est La Rochelle qui, par ses négociants, fait

le commerce de Rochefort, qui y arme ses négriers, qui va y chercher ses approvisionnements ; c'est La Rochelle qui jette dans les débits de cette ville, tout l'argent de ses équipages, au retour des Indes.

Et cela pendant que le grand roi oublie de restaurer le vieux port national de notre ville, pour jeter des millions dans celui de Rochefort. N'importe ! La Rochelle est l'ennemie bienfaisante, c'est vrai, mais c'est l'ennemie. Et alors que le roi et ses ministres, pris de remords, moins oublieux que leurs prédécesseurs pour une ville d'où sont partis tant de grands découvreurs, du Mississipi à la Guinée, semblent disposés à quelque chose pour faire revivre cette splendeur passée, ou pour lui laisser le bénéfice de son immense commerce du moment même, – Rochefort cherche à détourner les faveurs royales à son profit. C'est Dulaurens, un médecin du roi, son maire, qui se charge de l'attaque, et dans un mémoire compendieux, échaffaude la gloire et les avantages de Rochefort, sur l'indignité et l'abaissement de La Rochelle. L'un devient tout, l'autre n'est plus rien. Si le premier sentiment est légitime et d'un bon citoyen pour sa petite patrie, l'autre n'est guère excusable ; le dénigrement ne l'est jamais.

Rochefort est l'œuvre de Louis XIV ; c'est une des plus belles villes du royaume ; les Rochelais y affluent depuis quelques années ; aucun lieu n'est plus capable de recevoir les denrées de l'Angoumois, de la Saintonge et du Poitou ; dans les marais voisins on peut développer l'élevage des bêtes de somme et des bestiaux qui seraient d'une grande ressource pour l'exportation. Telle est la note dominante du mémoire.

Dulaurens ne faisait pas attention que ses arguments valaient autant pour La Rochelle que pour Rochefort. Si c'était, pour cette dernière ville, un titre, d'avoir été créée par Louis XIV, c'en était bien un, pour la première, d'avoir prêté aide et confort à tous les rois de France depuis six cents ans. Les Rochelais affluaient vraisemblablement plus à la Rochelle qu'à Rochefort ! Les denrées du

Poitou, par la Sèvre, y étaient aussi à leur place que celles de la Saintonge, à Rochefort. L'élevage des bestiaux dans les immenses marais de la Sèvre était aussi possible que dans ceux de Rochefort, qui d'ailleurs s'étendent jusqu'aux portes de La Rochelle.

Ces arguments sont sans doute d'un bon rochefortais ; mais où l'auteur dépassait le but, c'est quand demandant, pour la création des bassins de Rochefort, les millions qu'on cherchait pour La Rochelle, il ajoutait que La Rochelle n'avait plus sa raison d'être :

« La mer, disait-il, abandonne cette ville depuis longtemps ; les armateurs sont obligés d'envoyer caréner, radouber et armer leurs navires soit à Rochefort, soit à Bordeaux, soit en Seudre. Le havre ne peut jamais éviter de se combler ; il est impossible ou trop coûteux de le mettre en bon état, comme l'assurent les bons armateurs et les mieux éclairés. » Puis encore : « La Rochelle est une espèce de cul-de-sac qui, à défaut de rivières, ne peut étendre son commerce qu'à grands frais, et avec incertitude pour la durée et la sûreté de la navigation ; que la nature même semblerait indiquer ce sacrifice, s'il y en avait à faire ...... »

Le désagrément de ces attaques n'alla pas jusqu'à constituer un danger. Il eût semblé dérisoire aux secrétaires d'Etat de rayer d'un trait de plume ce grand nom de La Rochelle, et l'opposition s'évanouit.

A ces ennuis, à ces difficultés, à ces attaques, il y avait encore à ajouter les accidents du sort. Ici c'est un changement de ministres, d'officiers ; là, en 1769, c'est Trudaine qui meurt au moment même où le conseil du roi est à la veille d'approuver tous les projets, et de fixer l'imposition qui doit fournir les premiers fonds nécessaires aux travaux. Puis, c'est la Révolution qui précipite les évènements, mettant au second plan tout ce qui n'a pas le caractère d'intérêt d'Etat ; et enfin la disparition de la Chambre de Commerce, cheville ouvrière de tous les projets.

Tout s'en mêlait ; aussi malgré cet ensemble de volontés et

d'énergies, le XIXe siècle seulement a vu livrer au commerce le premier bassin à flot que nous ayons possédé dans nos murs.

Ces grandes lignes suffiraient peut-être pour édifier quelques-uns de nos lecteurs sur les efforts tentés ou les résultats obtenus par le commerce pour l'amélioration des ports de La Rochelle au siècle dernier. Mais pour ceux qui sont curieux de reconstituer la physionomie de cette partie de la ville, nous croyons intéressant de faire passer sous leurs yeux, en quelques lignes pour chacun, l'énumération des projets et des contre-projets, relatifs, au XVIIIe siècle, au port et à ses annexes.

PROJET D'UTILISER LE HAVRE COMME BASSIN A FLOT (1722).

Creusement du havre et du chenal, établissement d'un bassin à flot, telles sont les aspirations du commerce dès le commencement du XVIIIe siècle.

En ce qui concerne le bassin, la première idée qui vint à l'esprit, fut de transformer le havre lui-même en un immense bassin à flot. L'idée était séduisante. Quelle situation exceptionnelle pour un bassin? largement développé à quelques mètres de son ouverture, entouré déjà de nombreux établissements commerciaux, pourvu d'annexes comme le canal Maubec, le canal Verdière, l'étier de la petite rive, qui lui permettaient de s'agrandir indéfiniment, que lui manquait-il? une profondeur suffisante, et des portes de flot fermant l'étroit espace de vingt-deux mètres soixante centimètres qui séparait la tour Saint-Nicolas de la petite tour de la Chaîne.

Mais ce projet n'était pas parfait. Il présentait même de nombreux inconvénients. S'il favorisait le grand commerce, il tuait le commerce au cabotage; il n'y avait plus de port de pêche, plus de pilotes, plus d'embarcations en mesure de sortir ou de rentrer jusqu'à la fin du jusant. La grande navigation elle-même était atteinte par

l'absence de bateaux pilotes. La Chambre de commerce fut contrainte de protester, pour toutes ces raisons, et le projet disparut à jamais.

PROJET D'UTILISER LE CANAL MAUBEC COMME BASSIN DE CARÉNAGE (1722).

Au milieu des incertitudes d'un début, la Chambre de commerce sentait déjà qu'aspirer dès l'abord à la création d'un bassin à flot, dépassait peut-être les bornes du possible, par la difficulté qu'il y aurait de trouver les fonds nécessaires à son établissement.

Le plus urgent, selon cette compagnie, c'était un bassin où l'on pût caréner à flot, de dimensions moindres par conséquent qu'un bassin à flot ouvert à un grand nombre de navires. Aussi rejetant l'idée de clore son havre et d'en fermer les portes à la navigation continue, en retint-elle seulement une partie. Il lui sembla que le meilleur moyen de réaliser son projet, fût de mettre les portes de flot non à l'entrée du havre, mais à l'ouverture du canal Maubec. De cette façon, tous les intérêts étaient ménagés, et le commerce pouvait carêner à flot sans être obligé d'envoyer ses navires en Charente. Concurremment, on demandait le curage du havre.

Ces deux projets se maintinrent ensemble jusqu'en 1728. Il y en eut même un troisième mis en avant par M. de Vilenne, ingénieur des fortifications, mais dont nous ignorons la substance. La question d'argent fut vraisemblablement l'obstacle, et fit écarter ce projet comme trop important. En 1727, il est en effet uniquement question de la fermeture de l'étier de la petite rive ; c'est le maximum demandé par la Chambre. Nous verrons que les ingénieurs surent si bien faire gonfler les devis, qu'en désespoir d'obtenir quelque chose de réalisable, le commerce revint en 1743 à sa vieille idée de 1722, la fermeture du canal Maubec.

Cette demande fut-elle même étudiée ? Nous ne savons. Elle est

reprise en novembre 1748 par la Chambre de commerce qui la met en première ligne de trois projets comprenant en outre de celui-ci, la transformation de l'étier, puis un port en dehors de la ville.

La clôture du canal Maubec fut encore écartée par la raison qu'on voulait maintenir le canal libre pour recevoir la Sèvre et l'utiliser comme chasse.

LE BASSIN DE LA PETITE RIVE.

Le projet de la fermeture du havre écarté par le commerce, l'idée du canal Maubec abandonnée, on songe tout naturellement à l'étier de la petite rive. *(Voir le plan.)*

« Il est nécessaire, dit la Chambre, dans un mémoire de 1727, d'emporter toutes les vases qui sont dans le petit canal ou estier qui est entre la ~~grande~~ et la petite rive, et de le mettre au même niveau que le reste du havre, lequel endroit étant bien nettoyé et creusé pourrait encore servir de petit bassin pour y caréner quelques petits navires à flot, moyennant une porte à l'entrée qu'il faudrait y construire. »

La Chambre de Commerce prévoyait une modeste dépense de 720 livres. Le directeur des fortifications la porta à 90,000 livres. C'était le meilleur moyen de tuer l'idée. Ce fut bien pis quand M. de Tigné ayant été remplacé par M. de La Mothe Thibergeau, celui-ci ne voulut pas être en reste avec son prédécesseur et amplifia encore le projet. Les portes seules devaient coûter 150,000 livres. Ce que l'idée de ce dernier avait de particulier, c'est qu'il croyait pouvoir maintenir la profondeur du bassin en utilisant comme chasse un canal qui venait de la porte Saint-Nicolas. Il y ajoutait également une fosse aux mats, dans la persuasion où l'on était alors, qu'il y aurait avantage à conserver dans l'eau les pièces de bois destinées aux mâtures. Un demi-siècle plus tard, on avait une opinion diamétralement opposée.

Les choses demeurèrent en l'état. Et en l'année 1736, en déses-

poir de cause, le commerce alla au plus pressé ; il demanda de faire non pas creuser, — la fosse existait déjà, — mais restaurer deux bras de l'étier remplis de vases molles, longs de 20 toises sur 12 de largeur, et profondes de 4 pieds.

Quant au bassin à flot, il en était question de temps à autre ; ainsi, en 1741. D'après l'avis de la Chambre, le bassin devait avoir 34 à 35 pieds d'entrée, francs de portes, cinq carènes et une forme pour radouber à la fois deux vaisseaux à sec. Comme dimensions, on désirait qu'il pût contenir au minimum seize vaisseaux.

Tout cela n'apparaissait pas bien clairement ; on hésitait, on ne se rendait pas compte absolument du nombre de navires que ce bassin de la petite rive pouvait contenir.

En 1743, on ressuscite le projet du canal Maubec. Mais voilà qu'en 1748 arrive un changement de fonctionnaire, par la nomination de M. Artus aux fortifications. Pour nos commerçants, c'était toujours le lever d'une nouvelle aurore que l'arrivée d'un nouveau fonctionnaire, tant on avait, avec l'ancien, vidé la coupe des difficultés.

De peur d'être pris de court, et pour parer à toutes les objections, les négociants présentent trois projets à la Chambre :

1° La fermeture du canal Maubec, imaginée en 1722, reprise en 1743 ;

2° La construction d'un bassin hors de la ville du côté de la porte des Deux-Moulins ;

3° Le projet de la petite rive ou de la place de Vérité, comme on disait alors, du nom de la place qui s'étendait entre les étiers et les maisons du faubourg Saint-Nicolas. *(Voir le plan.)*

Nous avons vu que le premier projet avait été écarté, et pour quel motif. L'étude du second avait été confiée à M. Théodore de La Croix qui y attacha son nom, à MM. Rasteau père et Pierre Hardy ; le troisième ne fut pas même l'objet d'un examen.

Ce fut le second qui l'emporta momentanément ; on verra plus loin en quoi consistait la combinaison. M. de Maurepas, alors mi-

nistre, demanda les plans à M. Artus, mais le dossier s'endormit bientôt d'un profond sommeil par suite de la disgrâce de M. de Maurepas (avril 1749).

En 1751, la Chambre se décide à de nouveaux efforts : visites à M. Artus, correspondance avec l'Intendant et le Contrôleur général, avec MM. Rouillé, Trudaine, d'Estrées. L'idée en faveur était toujours l'établissement du port du côté de la porte des Deux-Moulins.

M. Artus avait laissé cependant pressentir que le projet de la petite rive devait être préféré. La suite lui donna raison ; car on revint au bassin de la petite rive. Dix-huit années ne s'en étaient pas moins écoulées au milieu des hésitations, des démarches sans nombre, et surtout de la recherche des moyens financiers, fondement nécessaire de toute réussite.

En 1763, un grand évènement se produit. Les ports de La Rochelle passent de la Direction des fortifications au service des Ponts-et-Chaussées. Le rêve s'évanouit enfin pour laisser la place à la réalité. Si tout ne s'accomplit pas en un jour, le commerce rochelais a enfin la satisfaction d'assister au commencement des travaux, qui devaient marcher lentement, mais sûrement, vers leur complet achèvement.

En 1769, M. Hue, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, se fait adjoindre M. Lamandé. Ces deux ingénieurs, après une étude complète de la situation et des divers plans proposés, s'arrêtent au projet de la place de Vérité. Ils veulent utiliser les étiers pour en faire le bassin à flot. Un établissement en cet endroit paraît l'emporter en avantages sur tous les autres points. Dans cette situation, le bassin est au cœur du commerce et à l'abri des surprises de l'ennemi derrière les murs du Gabut? Il est aussi moins coûteux, ayant pour noyau les étiers de la rive. Hue et Lamandé écartent donc les plans et les devis de M. de Chaville, qui avait pris la suite des idées de M. de La Croix, en vue d'un bassin extérieur dont nous parlerons dans quelques instants. Le projet des

deux ingénieurs est approuvé dans une réunion du commerce du 24 août 1767. Tout concourt donc à faire réussir ce projet, même son devis qui n'atteint pas 650.000 francs.

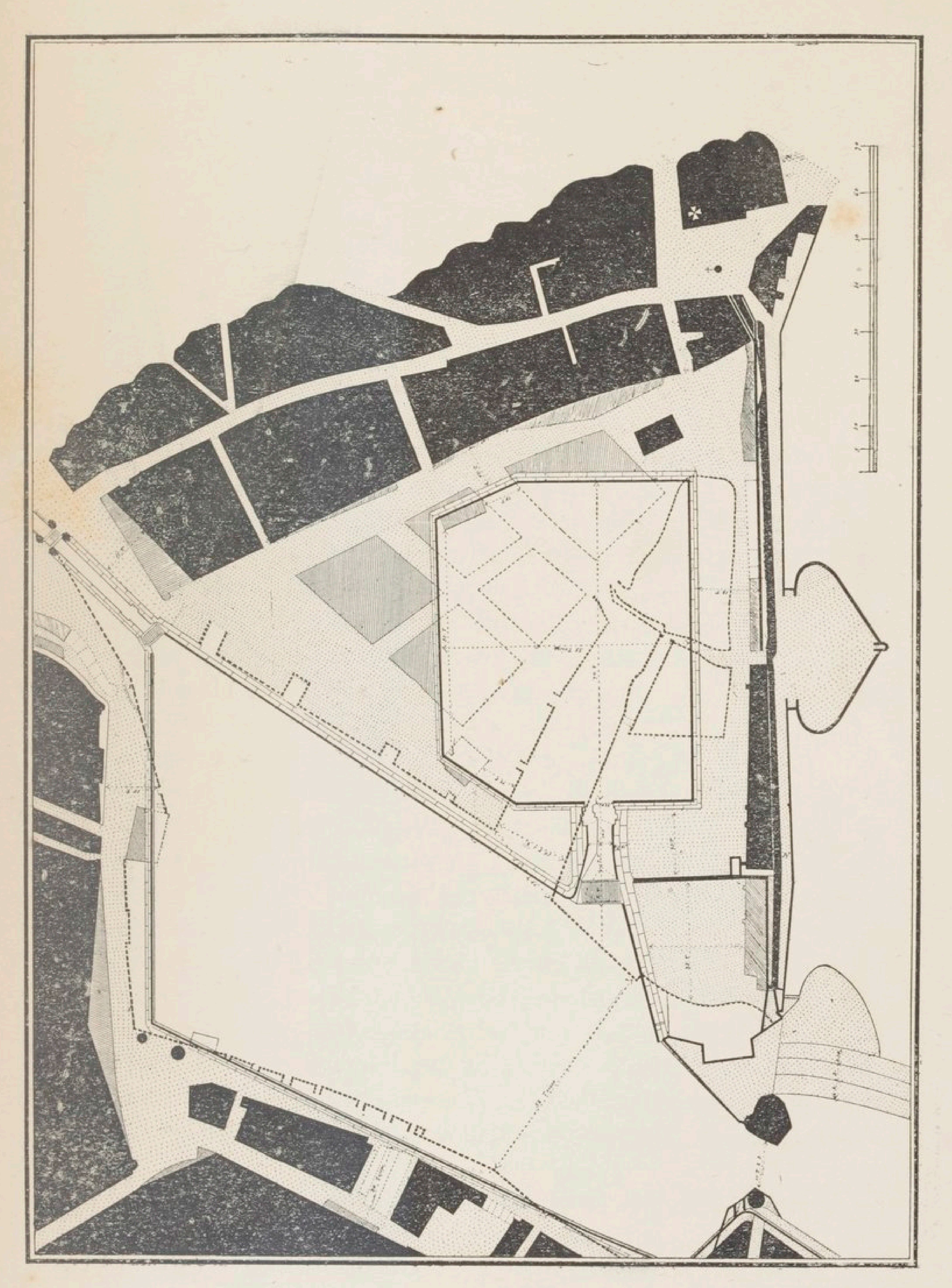
La seule objection sérieuse faite à cette situation est la crainte de l'incendie qui peut se communiquer à la ville lors du carénage des navires. Le commerce répond à ceci, que la crainte est chimérique; depuis que le port de La Rochelle existe, on n'a cessé de caréner en cet endroit sans que le feu se soit communiqué aux établissements voisins. Or la situation est bien plus favorable aujourd'hui. Autrefois, en effet, on carénait presque toujours à sec, tandis qu'avec ce bassin, il est facile de noyer dans quinze pieds d'eau un navire qui prend feu.

Le nouveau bassin donnait en ce qui concernait l'étendue, satisfaction complète au commerce, puisqu'il pouvait contenir trente ou trente-cinq navires.

Le plan que nous joignons à notre texte, représente cet établissement tel que le projet en fut arrêté par Hue et Lamandé en 1780. Nous avons choisi un des plus nets de tous les projets manuscrits qui existent et qui sont tous inédits.

Les lignes en gros pointillés représentent les limites du port et des étiers de la petite rive, telles qu'elles étaient en 1780. Les parties noires sont les groupes des maisons conservées. Les parties hachées, les maisons ou portions de maisons dont la destruction est nécessaire soit pour la création du bassin, soit pour l'alignement et le dégagement des quais. Le bassin, comme on peut le voir, englobe la presque totalité des étiers de la petite rive et la plus grande partie des maisons construites sur cette petite rive. Certains redressements de maisons n'ont pas été exécutés. Ainsi, malgré le projet de 1780, on a conservé l'alignement de la grande rive, aujourd'hui quai Duperré, depuis la Grosse-Horloge jusqu'aux rues de la Poterie; on a conservé aussi la maison et la tour qui font le coin du quai Valin et du quai Saint-Nicolas.

Le square Marchegay devait demeurer libre pour le décharge-



ment des vaisseaux ; on avait uniquement réservé au milieu de cet espace l'emplacement d'une fontaine.

Ce plan adopté en 1780 diffère légèrement de celui qui avait été projeté en 1769, et notamment sur les points suivants. Deux grandeurs avaient été prévues ; pour l'une, le quai de cinquante et une toises qui fait le sommet nord du bassin, était diminué de quelques toises, environ jusqu'au milieu de la maison du nord-est qui, dans le plan publié, est couverte presque complètement ; pour l'autre, au contraire, on allongeait les pans coupés du côté nord jusqu'à la seconde cale à partir du coin de l'étier. Dans ce projet, tout autour étaient disposées des cales qui ont disparu dans le plan de 1780. Au lieu de supprimer le fossé ou chenal de la corne Saint-Nicolas, qui isolait la tour, de la Grave, puis de relier cette tour au quai du bassin par un quai en angle sortant, en y mettant la fosse aux mâts, comme on le voit sur le plan, on évidait, en 1769, cette partie-là et on en faisait un enfoncement.

Nous ne suivrons pas la Chambre de commerce au milieu des formalités qu'elle eut à remplir jusqu'au commencement de l'exécution de son bassin. Disons seulement que cela ne se fit pas en un jour ; que la situation s'était même empirée par suite du curage du port en ce que les fonds durs étaient mis à nu et que les navires pouvaient moins y stationner qu'auparavant.

Disons enfin que cette même Chambre de commerce disparut sans que le projet fût complètement réalisé. Les plans mêmes en furent légèrement modifiés, en ce que le pan coupé sud-est du bassin à flot fut remplacé par un angle droit. Le 23 janvier 1791, l'ingénieur en chef du département, Duchesne, informait la Chambre que les fonds manquaient pour la continuation des travaux du port.

Voici les dates des formalités les plus importantes qui furent remplies à cette occasion, de 1769 à 1791.

Le 9 juin 1769, approbation des travaux par le Conseil général des ponts et chaussées.

Le 7 septembre 1769, arrêt du Conseil d'Etat ordonnant une imposition de 50,000 livres, à partir de 1770, sur la Généralité de La Rochelle (Aunis et Saintonge).

Le 16 septembre 1769, autre arrêt approuvant le devis des travaux.

Le 4 décembre 1775, délibération de la Chambre qui décide l'acquisition des terrains nécessaires.

1776. Rapport de la Chambre à l'intendant Meulan d'Ablois.

1777. Acquisition des terrains.

1777, 31 mai. Arrêt ordonnant le commencement des travaux.

1782, 22 août. Demande au commerce d'une avance de fonds.

On verra dans un chapitre subséquent qu'en 1808 seulement, le bassin à flot de 1780 fut livré à la navigation.

PROJET DE BASSIN A LA PORTE DES DEUX-MOULINS.

En 1748, naquit l'idée de faire un bassin à flot, en dehors des murs, non loin de la porte des Deux-Moulins, sur tout ou partie de l'emplacement occupé aujourd'hui par le chantier de construction.

Mis en concurrence avec le projet de transformation du canal Maubec ou de l'étier de la place de Vérité, il l'emporte, sur ces derniers, dans une réunion générale de la Chambre de commerce.

M. Artus lui-même, le directeur des fortifications, y donne son approbation, en y introduisant une petite modification qui consiste à réduire l'étendue du bassin. L'Intendant de la Généralité auquel le projet fut présenté par l'ingénieur, en 1749, s'y rallie à son tour, sous la réserve de la modification prévue par M. Artus.

Ce bassin, dont nous donnons le plan, prenait sur la mer 53,000 toises carrées ; la dépense s'élevait à huit millions de francs. On

pensait à couvrir partie de l'intérêt de cette somme par le loyer des nouveaux espaces enlevés à la mer, qui, à 4 livres la toise, représentaient 200.000 livres, soit, en fait, l'intérêt de quatre millions. La différence était imposable sur les finances générales, ou remboursable au moyen d'un impôt sur la navigation.

M. de Maurepas, alors ministre, demanda les plans à M. Artus; mais ce projet sommeilla bientôt comme ceux qui l'avaient précédé, par suite de la disgrâce du ministre (avril 1749.)

Ce fut pourtant encore à celui-ci que la Chambre revint en 1751, quand elle tenta de nouveaux efforts, et voici les motifs qu'elle donnait à son choix :

« Ce bassin sera à flot, et renfermé de toutes parts: le radier de ses portes sera posé sur le bord du canal dans un endroit où la mer a 15 pieds 6 pouces de profondeur aux plus petites marées. Il ne se forme aucun envasement dans cet endroit du canal parce que la pente des eaux du reflux y est rapide. C'est là que commence sensiblement le penchant du rivage; il a, de là jusqu'à l'endroit où finit le reflux, 6 pieds de pente sur une longueur de 5 à 600 toises. D'ailleurs aucune eau des terres ne coulera dans ce bassin, il ne s'y formera aucun dépôt. C'est encore un des désavantages de la situation du havre actuel de recevoir deux ou trois écoulemens d'eaux des terres voisines. Ces eaux, dont le volume et les chutes sont extrêmement médiocres, ne servent qu'à apporter avec elles des terres et des sables qu'elles n'ont pas la force d'entraîner même jusqu'au canal. »

A tout ceci, il ne fut répondu par MM. de Trudaine, d'Estrées et le ministre Rouillé que par des objections: les devis n'étaient pas assez nettement établis, — l'argent manquait, c'était là surtout la pierre d'achoppement, d'autant qu'il fallait faire travailler aux autres ports, — il faudrait se procurer des fonds, fût-ce par un octroi sur les marchandises.

Si bien que la Chambre découragée, mais désireuse surtout de trouver une solution, chercha un accommodement.

Elle ne renonça pas à son idée, mais elle donna le choix à l'administration.

Le 13 décembre 1758, à la suite d'une conversation avec l'ingénieur Hue, la Chambre de commerce se décida en effet à de nouvelles études. On nomma des commissaires. M. Hue proposa plusieurs projets. Il fut décidé qu'on mettrait en parallèle deux emplacements :

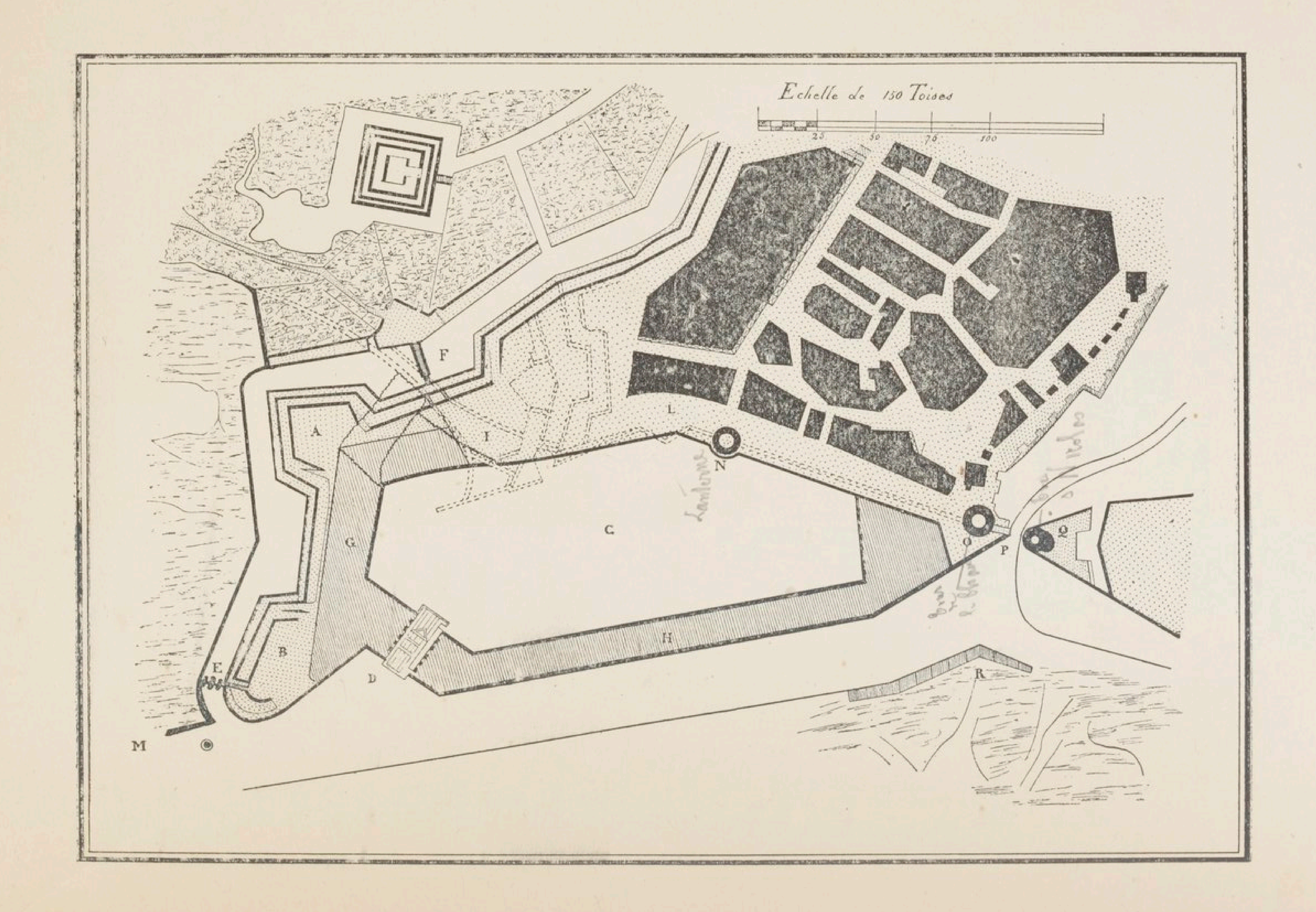
La place de la Vérité.

La lagune de la porte des Deux-Moulins.

La Chambre préférait le second (3 janvier 1759), « à prendre depuis l'ancien éperon qui couvre le havre, jusqu'à 350 toises sur la fascine du nord du canal de l'avant-port où seront placées les portes d'entrée du bassin pour, ensuite, en terminer l'enceinte par un mur qui prendra depuis lesd. portes juqu'à la terre ferme, environ 100 toises au delà du fort des Dames ou du nouvel éperon ; ledit bassin extérieur entouré, en dedans, de quais de 60 pieds de large, tant pour la facilité des carénages et autres besoins. »

La Chambre en cette circonstance n'eut pas raison de l'assemblée du commerce qui décida par 23 voix contre 19, l'adoption du projet de la place de Vérité. Les commissaires n'en crurent pas moins devoir persister dans leurs préférences pour le bassin placé en dehors de la Ville ; ils s'appuyaient pour cela : sur la différence d'étendue, cinq à six cents navires contre quarante ; sur la facilité d'entrée du bassin extérieur ; sur le coût du bassin de la place de Vérité par suite de la nécessité d'acheter des maisons.

La Chambre prit encore parti pour les commissaires et se mit à étudier le moyen de pourvoir aux dépenses. Mais aux conditions du projet, elle en joignit une qui devait à elle seule faire écarter ce projet, ce qui eut lieu ; elle réclamait, en effet, le droit inadmissible par le service des fortifications, de diriger, de conduire et d'administrer tous les travaux.


Echelle de 150 Toises
25
50
75
100
A
B
C
D
E
F
G
H
I
L
M
N
O
P
Q
R
Lanterne

PROJET DE BASSIN PRÈS DE LA DIGUE.

Le projet présenté par M. Hue est vraisemblablement celui dont nous trouvons la description dans la délibération du 3 janvier 1758, et dont nous donnons un dessin. Mais parmi les projets non définis, nous trouvons trace d'un autre plus grandiose.

A la suite de l'entretien du 27 décembre 1759, on avait décidé de s'arrêter à deux projets, l'un place de Vérité, l'autre en dehors de la ville.

La Chambre, réunie le 3 janvier 1759, s'était arrêtée à ce dernier qui se prolongeait à 350 toises au long du fascinage à compter de l'éperon de la tour de la Chaîne. Il n'y a pas de doute que ce ne soit le projet dont nous donnons le dessin, et qui est encore éloigné de la digue de plus de 700 toises. Quand donc nous voyons l'assemblée du commerce, réunie le 5 du même mois de janvier, préférer le bassin de la place de Vérité à un bassin se trouvant sur la rive nord de l'avant-port, près de la digue, on peut se demander s'il ne s'agit pas d'une modification de ce projet. Et en effet, la Chambre, dans sa séance du 19 janvier 1759, protesta contre le vote du commerce ; elle fit l'éloge du port extérieur, construit près de la digue, capable de contenir 500 à 600 navires « objet de ressources immenses pour toute la navigation, » et appuyé sur la branche droite de cette même digue.

Il semble bien qu'il s'agisse ici d'un port englobant toute la partie droite de l'ancien mouillage du commerce. Mais le plan de ce port fut-il même jamais dressé ? Nous ne le croyons pas. Nous savons d'ailleurs qu'il fut rejeté presque aussitôt que conçu.

Tel était l'état de la question au commencement de l'année 1763, quand surgit le projet du sieur Grissot que nous étudierons dans un prochain chapitre. Ce projet agréé par le commerce, mais peu praticable, réveilla l'émulation des Rochelais et donna le mouve-

ment aux idées. Au projet Grissot, M. de La Croix, riche armateur rochelais, opposa celui d'un bassin devant la tour de la Lanterne qui n'était qu'une reprise, sous une autre forme, du bassin de la porte des Deux-Moulins.

Exposé à des phases diverses, ce projet fut repris, sur la demande du gouvernement, par M. de Chaville, et fut enfin complètement repoussé en 1769, par l'adoption de celui de M. Hue et de M. Lamandé qui plaçaient le bassin dans les étiers et la place de Vérité du quartier Saint-Nicolas.

On reprochait à ce bassin de M. de la Croix, sa situation extérieure qui obligerait à faire des ouvrages de défense dans la partie ouest ; on le trouvait aussi trop exposé aux vents d'ouest et de sud.

Nous avons eu la bonne fortune de retrouver, et nous reproduisons, le plan de M. de La Croix modifié par M. de Chaville ; ce plan était inédit.

Voici la légende des différentes parties de ce projet :

Les lignes en pointillés représentent les anciennes fortifications.

A. Bastion de la côte. — B. Bastion de l'écluse. — C. Bassin à flot ; tel que le souhaitait l'administration ; le commerce désirait le voir s'augmenter au contraire des parties G et H. — D. Porte du bassin. — E. Ecluse. — F. Porte de ville. — G. Quai de la carène. — H. Quai d'armement. — I. Quai de construction. — L. Quai de déchargement. — M. Eperon. — N. Tour de la Lanterne. — O. Tour de la Chaîne. — P. Entrée du hàvre. — Q. Tour Saint-Nicolas. — R. Epi de fascinage.

BASSIN DE LA PETITE RIVE. — PROJET GRISSOT.

Jusqu'ici on a pu constater un accord parfait dans le commerce rochelais en ce qui concerne le but à poursuivre. Si quelques divergences se produisaient, l'union se faisait rapidement.

Mais l'harmonie n'est pas de ce monde. Et puis les intérêts,

puisque les intérêts étaient en jeu, ne pouvaient-ils pas, peut-être, reprocher avec raison à la Chambre de commerce d'avoir des désirs un peu platoniques, des volontés un peu molles ? Ce que le public, le petit marchand, le tout le monde voyait, c'était l'accumulation ou la succession des projets, personne n'apercevait au contraire, même un commencement de réalisation. Or le gros du public n'est sensible qu'à ce qui arrive ; il n'applaudit qu'à la réussite ; il ne se préoccupe pas de connaître ou de peser les difficultés sans nombre qui naissent sous les projets les plus intelligents, à l'encontre des volontés les plus fermes. Pour ce public, il n'y a que le succès. Or le succès était loin de poindre à l'horizon. C'était une succession constante de déceptions et d'espérances avortées. De là un mécontentement et une cabale qui eurent pour résultat de faire tendre à un nouveau projet.

« Ce beau et bon projet », comme le dit ironiquement un contemporain, était celui imaginé par le sieur Grissot, ci-devant ingénieur des ponts et chaussées, détaché, par congé de cour, comme ingénieur militaire auprès du roi d'Espagne. Il fut présenté par le sieur Donnéadieu, négociant à La Rochelle.

Il consistait vraisemblablement, si nous en jugeons par divers passages des délibérations, des lettres officielles ou de comptes en notre possession, dans le creusement d'un grand bassin, comprenant le terrain qui s'étend sur la muraille du Gabut, et circonscrit par l'ancienne ligne des murs qui fermaient le faubourg Saint-Nicolas, absorbant ainsi les étiers, la Grave, la place de Vérité, et les maisons de la petite rive. La muraille du Gabut était reconstruite plus en avant dans la mer.

En dehors des gens du petit commerce qui, paraît-il, donnèrent en plein dans la cabale, quelques négociants importants, même des plus sages, comme MM. Brideau et Sureau, puis une partie de la Chambre de commerce se laissèrent tenter et séduire. Le vrai motif de cette adhésion n'était pas uniquement dans la valeur du projet en lui-même. Un grand bassin dans cette situation présen-

tait en effet quelques inconvénients. Ne se faisait-il pas au moyen de la démolition d'un mur de ville et d'un grand nombre de maisons ? nuisant, pour ce même motif, au développement du commerce, puisqu'à une ville circonscrite par une enceinte fortifiée, il marchandait l'espace nécessaire aux établissements commerciaux. Sur le premier bassin prévu, près de la place de Vérité, il avait cependant une supériorité, son ampleur qui lui permettait de recevoir un grand nombre de navires. Mais il avait une infériorité sur les autres projets, c'était la dépense énorme qu'il occasionnait, énorme, en effet, quand on songe qu'une étude en avait fait retrancher comme inutiles des travaux s'élevant à 2.652.289 livres 17 sols 6 deniers.

Il aurait donc été peu séduisant par lui-même, ce projet. Mais ce qui était tentant, et ce qui fut susceptible d'entraîner quelques esprits, ce fut la perspective d'une prochaine réalisation. Ce n'était peut-être pas le port rêvé, mais c'était toujours un bassin. M. Donnéadieu et M. Grissot prétendaient en effet avoir à leur dévotion un personnage puissant qui se faisait fort d'obtenir l'agrément du Roi et de lever toutes les objections, de réduire à néant toutes les oppositions du Génie militaire comme des ministres

Sur cette assurance, la Chambre de commerce se laisse entraîner, et nomme deux députés, Rasteau et Perdriau, ce dernier bientôt remplacé par Pascaud jeune, déjà député du Commerce près du Conseil. Leur mission est d'appuyer le projet Grissot, tout en tenant, pour le moment opportun, les autres projets en réserve.

Il est inutile de suivre, en détail, les phases de cette petite cabale dont le principal acteur était Grissot ; Grissot qui simulait l'existence d'un ami puissant, demeuré à l'état de mythe jusqu'à la fin, Grissot qui n'avait qu'un but, obtenir du commerce la survivance de la députation de Pascaud jeune. De résultat, point. La dépense parut énorme et indisposa les ministres De 2.400.000 livres, elle fut réduite à 1.100.000 livres, sans pouvoir l'emporter encore. Et, en fin de compte, après avoir occasionné des froissements entre la Chambre de commerce et le pouvoir, entre les négociants de La

Rochelle eux-mêmes, le projet Grissot disparut devant le projet de La Croix modifié par M. de Chaville.

TRAVAUX SECONDAIRES. — RÉTABLISSEMENT DE L'ANCIEN ÉPERON DES DAMES.

D'après le mémoire présenté par la Chambre de commerce de 1727, la première chose à laquelle on devait s'attacher était le rétablissement de l'ancien éperon qui partait auparavant de la tenaille ou fort des Dames ; cet éperon avait été détruit lors de la démolition de la fortification de La Rochelle. Il était à peu près dans la situation où se trouve aujourd'hui le môle qui est attaché à la porte des Dames. La disparition de cet éperon avait été cause de la ruine du havre de La Rochelle. Et en effet, la destruction de la falaise depuis Chef-de-Bois jusqu'à la porte des Dames, au long du Mail, donnait une accumulation de galets, un cordon littoral qui s'acheminait doucement par le chantier de construction actuel, et venait fermer l'entrée du havre entre les deux tours. Depuis longtemps cet inconvénient, nous l'avons vu, avait existé, mais il était devenu une cause de ruine pour le commerce. Ce fut donc le premier desideratum visé par la Chambre.

Accepté par M. de Tigné, en 1728, il fut achevé le 16 octobre 1732.

Comme complément, on construisit une écluse au pied du même fort. Cette écluse, baptisée Ecluse de la Santé, eut pour but d'empêcher les douves de se vider à toutes les marées, et de maintenir l'eau de mer à volonté dans ces mêmes douves. Les pelles furent placées en juin, et les roues en juillet 1733. La santé ! Eh oui, les Rochelais aspiraient déjà, avec une impatience bien légitime, à l'assainissement de ce Front-ouest que nous commençons à peine à voir.

PROLONGEMENT DE L'ÉPERON DU HAVRE.

CHANTIER DE CONSTRUCTION.

Nous savons que depuis de longues années déjà un atterrissement s'était formé derrière les tours de la Chaîne, et qu'on avait cherché à arrêter ce cordon littoral au moyen d'un éperon qui dégageait le chenal du côté du nord-ouest. Mais cette espèce d'atterrissement qui était surtout sensible entre la porte des Dames et la tour de la Lanterne était inquiétant. On chercha non seulement à l'arrêter au moyen de l'éperon de la porte des Dames, mais aussi à le renfermer. Il s'agissait simplement de rejoindre les deux éperons l'un à l'autre ; remède illusoire sans doute, car le cordon littoral pouvait reprendre sa marche sur le front même de ces éperons.

Cette idée fut acceptée par les ingénieurs en 1727, et en 1732, les travaux étaient commencés, sur l'initiative d'un sieur Labbé, négociant à La Rochelle. Il est vrai de dire que ce commerçant avait rêvé autre chose que d'arrêter seulement le cordon littoral. Il pensait qu'en endiguant cet espace de terrain, puis en remplissant l'intervalle au moyen des galets, des vases et des terres provenant de curages du havre, du chenal, et des déblais du bassin à flot projeté, on créerait un espace considérable de quais, analogues à ceux des Chartrons de Bordeaux.

Cette idée fut reprise, quelques trente années plus tard, par M. Hue, qui entendait utiliser les débris provenant du chenal pour l'établissement, dans l'espace compris entre la tour de la Chaîne et la porte des Dames, de cales et d'un chantier de construction. L'adjudication en fut donnée le 22 août 1769. En 1775, Chalmandrier nous les représente en cours de construction, et dès le 16 juin 1778, la Chambre de commerce se félicite d'en avoir déjà joui.

FASCINAGE DU CHENAL. — CONSTRUCTION DE LA DIGUE SUD.

Ces deux opérations se lient. Dès 1720 on avait songé à l'amélioration du chenal depuis le havre jusqu'à la digue de Richelieu. Faire un canal avait été le premier projet, et c'est sans doute l'indication de ce nouveau canal qui se trouve sur le plan reproduit par M. Garnaud, dans son étude sur le port, et contenant le projet correspondant aux mémoires du commerce en 1720 et 1727.

En cette dernière année, le commerce ne croit pas encore à la nécessité de modifier considérablement l'état de choses. Il ne songe pas que ramener le chenal à la ligne droite, ce serait donner à la mer, au flux et au reflux, la plus grande somme de forces pour le dégagement des vases de ce chenal ; pour le cas aussi où on utiliserait Maubec comme chasse.

C'est l'opinion qui est exprimée dans le mémoire de 1727. « Plutôt que de songer à faire un canal qui prenne de l'éperon en ligne droite à la digue, il est bien plus convenable de se servir de celui que le courant y entretient, la pente y est, le niveau trouvé , et bien meilleur qu'un nouveau. » On demande simplement de le creuser sur quelques mètres, au delà, si l'on veut, de la patache qui est ancrée à mi-chemin de l'extrémité du chantier de construction, et de le porter à 40 toises de largeur, en en fixant les rives au moyen de fascinages.

Ce projet fut adopté. Mais c'est M. de Lamothe-Thibergeau qui en 1731, lui donna un corps, et fit procéder à son adjudication le 17 juillet 1731.

L'entrepreneur devait enlever les vases d'un chenal à former, — c'était, comme on le voit, le contraire de ce qu'avait indiqué la Chambre , — depuis la tour de la Chaîne jusqu'à la digue ; ce chenal devait avoir au moins 30 toises (60 mètres) de large dans le fond, sans comprendre les talus des bords qui devaient être de 4 à 5 fois leur hauteur. Il devait être creusé de manière à avoir 15

pieds d'eau dans le passage entre la tour de la Chaîne et celle de Saint-Nicolas, et aller en pente jusqu'à la digue.

Ces travaux ne furent pas exécutés de suite, mais ils le furent néanmoins. Achevés le 11 décembre 1733, ils présentaient déjà quelques inconvénients. Le fascinage fait pour le redressement du chenal, constituait un écueil pour la navigation. On avait obtenu de M. de La Mothe-Thibergeau qu'il l'indiquerait par des balises. Entre temps, ces fascines élevées seulement d'une toise et couvertes par toutes les marées, constituaient des écueils qui avaient déjà causé des sinistres, effrayaient les assureurs et contribuaient à la ruine du port.

Tout ceci ne parut pas suffisant à M. Hue qui songea à garantir le port contre les apports des vases par la construction d'une jetée prenant naissance à la tour Saint-Nicolas, en se dirigeant vers la mer. En outre des avantages considérables que devait présenter cette construction au point de vue de l'entretien du port, les négociants y trouvaient un autre avantage celui d'avoir un abri pour les navires et un point d'amarrage. Dans sa délibération du 24 août 1767, la Chambre de commerce accueillit donc favorablement cette combinaison.

Les travaux furent sans doute commencés, puisque le plan de Chalmandrier (1775) nous les représente comme étant en cours d'exécution. Cependant en présence de la nécessité de plus en plus grande d'avoir un bassin à flot, le commerce résolut de demander au Secrétaire d'Etat, en 1775-1776, de surseoir pour quelques années aux travaux de la jetée sud-est. Il disait d'ailleurs que sans être fort avancée, cette jetée rendait déjà des services. Composée comme elle l'était, d'un grand nombre de pieux battus et d'un volume considérable de pierres, elle formait un massif assez fort pour avoir résisté depuis plusieurs années sans aucun dérangement aux efforts de la mer. On supposait qu'elle pourrait ainsi demeurer quelque temps encore.

Tel ne fut pas l'avis du Conseil général des ponts et chaussées

qui, dans sa délibération du 18 juillet 1778, décida qu'il y avait nécessité d'achever les travaux extérieurs au port avant d'entreprendre la construction du bassin à flot.

La jetée sud-est fut donc achevée dans les conditions où nous la voyons encore figurer soit sur les plans de Sanier de 1819-1820, soit sur la gravure de Garneray.

DÉGAGEMENT DE L'ENTRÉE DU HAVRE ENTRE LES TOURS.

C'était là un des desiderata de la Chambre de commerce en 1727. L'ingénieur, M. de Tigné, le comprit également dans le mémoire qu'il présenta le 8 décembre de la même année ; il compléta même le projet en prévoyant l'enlèvement des vases le long des murs de la ville ; nous savons en effet qu'à cette époque, la mer venait encore battre les murailles de la ville, de la tour de la Lanterne au fort Saint-Nicolas.

Le travail pressait ; la navigation devenait tous les jours plus difficile. Il y avait surtout une pointe de vase qui avançait sur le chenal nord-ouest et qui nécessitait un enlèvement immédiat. Divers systèmes surgissaient pour le lieu du dépôt des vases ; les uns indiquaient l'anse de Tasdon derrière ce banc de gravier qu'on appelait les Grenoues; d'autres, comme le négociant Labbé, l'angle formé par les murailles entre la tour de la Chaîne et la porte des Deux-Moulins. Au commencement du mois de mai 1782, les travaux furent commencés. Les boues et les déblais se portaient en gabares à la côte, près de la digue, et pour que la mer ne les ramenât pas à nouveau, on avait fait un pont pour les brouetter au-delà du chemin de la digue.

On essayait, à ce moment là, une barque à clapet ; des défauts s'y étaient rencontrés, mais comme on devait en faire trois autres, on songeait à remédier à ces défauts. Ces barques devaient coûter 20.000 fr., et elles étaient destinées à transporter la vase près de

l'ouverture du pertuis d'Antioche, où était la plus grande force des courants.

Au mois d'août 1732, on travaillait, à force, à enlever la pointe de boue qui était à l'entrée du havre; et un état des ouvrages faits, à la date de 1738, apprend que tous les ans on s'est appliqué au nettoiement et à l'approfondissement du port et du nouveau chenal.

DÉVASEMENT DU PORT.

CREUSEMENT DU CANAL DE LA CHAINE AU PONT SAINT-SAUVEUR.

Nous avons vu quels travaux de cette nature avaient été exécutés avant le XVIIIe siècle. La Chambre de commerce ne devait pas demeurer en reste sur ses devanciers pour le dégagement du havre.

En 1727, on reconnaît l'urgence de creuser de trois pieds de profondeur le canal depuis l'éperon de l'entrée de la Chaîne jusqu'au pont Saint-Sauveur. Les galets devront être emportés au dehors, en gabares.

Le mémoire de 1727 contenait l'exposé de la situation défavorable du port qui s'envasait tous les jours, et, en outre, un devis détaillé de la dépense, plus ou moins grande, suivant que l'on transporterait les galets et les vases dans l'anse de Coureilles et dans l'ouvrage à Cornes, ou qu'on se bornerait simplement à jeter ces débris entre les deux éperons de la Chaîne et du fort des Dames.

C'était d'une toise de profondeur en moyenne que le recurement devait se faire.

Travail urgent par excellence; tout le monde s'y prêta dans la mesure du possible, puisque le mémoire de 1738 indique qu' « on a travaillé tous les ans au nettoiement et à l'approfondissement du port et du nouveau chenal. »

Ce travail cependant n'avait pas dû être très sérieux. La Chambre pouvait en effet écrire, en 1766, à Trudaine et au Contrôleur général:

« Le port de la Rochelle cesse d'exister, et l'on ose dire qu'il est enseveli sous les vases ; les vaisseaux sont obligés de faire leur armement et leur désarmement hors du port ; les allèges même, auxquelles on a recours pour la décharge des vaisseaux, n'entrent plus qu'avec peine, et l'on est obligé de saisir l'instant de la forte marée, ce qui ralentit les expéditions et les rend impraticables. Il est donc presque absolument nécessaire de recurer le port actuel et l'avant-port... »

Pour quelques-uns d'ailleurs ce curage du port devait céder le pas à la construction d'un bassin à flot, ce dernier ayant pour but la grande navigation, tandis que le premier objet n'était utile qu'à la petite navigation.

Cependant la Chambre, en 1767, décida qu'elle regardait « avec M. Hue, le nettoiement du port et de l'avant-port comme un ouvrage indispensable, de première nécessité, » et qui devait tenir le premier rang dans l'ordre des travaux. »

Le curage du port fut compris, implicitement au moins dans les prévisions de l'arrêt du 7 septembre 1769. Les travaux ne tardèrent pas à commencer, on y employait des curemoles et le curage fut exécuté avant 1775. Mais le remède était presque pire que le mal. Le nettoiement du port avait en effet augmenté la profondeur, mais il avait produit « l'effet naturel d'en rendre le fonds plus dur et moins propre à la carène sèche des vaisseaux. De plus, les quais n'ayant pas assez de vases au pied, menaçaient de crouler de toutes parts. Cet inconvénient avait pour résultat d'éloigner les armateurs. Les navires se fatiguaient et étaient envoyés dans d'autres ports pour y être carénés à flot. On insistait donc en conséquence pour la construction d'un bassin. Et puis ce curage comme l'approfondissement du chenal n'étaient utiles, qu'à la petite navigation; quant à la grande, elle ne pouvait bénéficier que d'un approfondissement du port, du chenal intérieur, et encore, comme complément, de la création du bassin à flot, objet de tous les rêves.

CHASSE DE L'ÉCLUSE ET DES PONTS MAUBEC.

Cette idée d'employer le canal Maubec comme chasse pour le nettoiement du port n'était pas nouvelle ; nous la trouvons consignée à nouveau dans la délibération de la Chambre de commerce de l'année 1727. C'était la conséquence du recurement du port et de l'élargissement du chenal du dehors.

« Si ce que dessus est observé, dit la Chambre, il faut se charger du moulin et de l'écluse du pont de Maubec, en payant la rente de la Commanderie, aussi bien que celle de la Gourbeille; de cette manière, on sera les maîtres de retenir toutes les eaux deux à trois fois chaque maline pour lâcher le tout ensemble à marée basse. »

M. de Tigné accueillit bien cette idée, au moins en principe, et porta dans son devis 2,000 livres pour essayer le mouvement des écluses Saint-Sauveur et de la Verdière, 30,000 livres pour rapprocher du port les écluses de Saint-Sauveur et de la Verdière, et 15,600 livres pour enlever les vases du canal Maubec.

La construction d'une écluse à l'entrée du canal Maubec figure en tête des travaux dont l'adjudication eut lieu le 17 juillet 1731.

D'après le mémoire de 1738, on avait commencé l'opération par l'approfondissement d'une partie du canal Maubec et la construction de quais au canal sur la longueur de l'approfondissement. Cette opération avait sans doute été exécutée au-dessus du pont Saint-Sauveur ou du pont Maubec, car on verra tout à l'heure que la partie qui se trouve entre le pont Saint-Sauveur et le port ne fut réparée que plus tard.

Il n'est pas d'ailleurs question, en 1727, de démolir le pont Saint-Sauveur, la Chambre prévoit en effet la réparation des « piliers du pont de Saint-Sauveur, les pierres de taille étant entièrement ouvertes et sans ciment en les joints, ce qui en pourrait causer la ruine par la rapidité de l'eau qui sera violente. »

Et en effet, le mémoire de 1738 constate qu'on a rétabli en partie une des arches dudit pont qui tombait en ruines.

Mais le pont Saint-Sauveur était néanmoins voué à la destruction. Dans le projet de 1731, on se propose non seulement de diriger l'alignement du canal Maubec le plus en ligne droite qu'il sera possible, de le faire passer dans la face droite du bassin Dauphin, près de l'angle flanqué dans le revêtement dont on fera un passage voûté, — mais aussi de détruire les ponts Maubec et de Saint-Sauveur, et d'en construire de nouveaux en charpente et en maçonnerie. On devait également détruire le magasin et le pont, appartenant à M. le duc de Saint-Simon, à l'entrée du canal Maubec dans la place, puis aussi acheter et détruire les moulins de Saint-Sauveur, ce qui supposait qu'ils étaient distincts du pont.

PONT ET MAISON DE LA QUILLERIE.

On commença par la destruction de la maison et du pont du duc de Saint-Simon, appelés la Quillerie; en 1732, on était à l'œuvre, mais on estimait que ce travail ne serait pas achevé avant le 24 juin.

Le 2 août, le travail était achevé et le pont rétabli. — En 1738, il apparaît que le pont a été pourvu d'une écluse de chasse et qu'on a construit une partie du bâtiment neuf destiné aux éclusiers, au-dessus de la voûte du côté du fossé. Le magasin qui était sur le pont appartenait à un particulier, et avait été payé.

PONT SAINT-SAUVEUR.

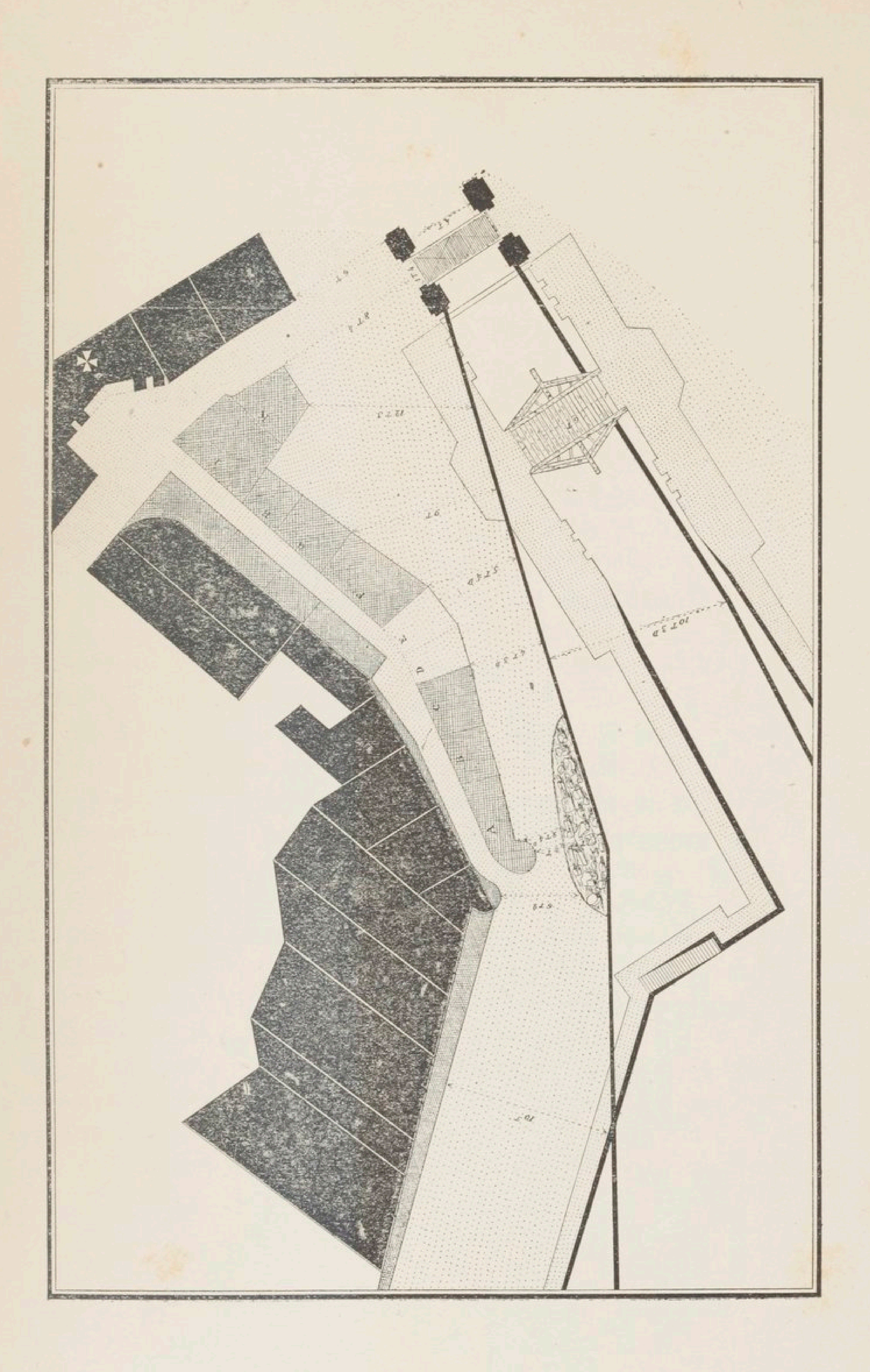
C'est en 1741, que disparut à tout jamais le pittoresque pont Saint-Sauveur, dont nous donnons une reproduction grâce à une aquarelle conservée à la Bibliothèque de la ville. On verra d'après le plan que nous publions, que le canal Maubec fut resserré en cet

endroit pour permettre de jeter pardessus ses bords un pont-levis à la place du vieux pont, et à quelques mètres de là une écluse bien plus rapprochée du pont que ne l'est l'écluse actuelle. Ces réparations étaient d'ailleurs urgentes. Comme on peut le voir dans le plan, un angle du vieux quai s'était écroulé; on songeait d'ailleurs à faire disparaître définitivement ce groupe de maisons qui séparait la rue de la Poterie du quai Maubec, et même à redresser la ligne des maisons.

Le nouveau pont Saint-Sauveur était flanqué de quatre piliers surmontés de candélabres de forme artistique et fort élégants; le pont lui-même se composait de deux volées qui se relevaient sur chaque bord pour le passage des vaisseaux. C'est en 1741, que disparut également le pont Maubec qui se trouvait à quelques mètres plus loin, vis-à-vis la rue de la Ferté.

Mais un nouveau projet surgit ; l'écluse dut être construite au point où elle est actuellement ; et le nouveau pont Saint-Sauveur disparut à son tour.

Le plan inédit que nous publions, représente l'ancien quai à l'angle duquel un éboulement s'est formé. Il est de 1776, et avait été fait par M. Duchesne à l'appui du projet de réparation du quai écroulé, et de l'élargissement de ce même quai. Puis on y voit le nouveau quai et le nouveau pont Saint-Sauveur, construit en 1741 avec les quatre piliers d'angle qui y servent de points d'appui pour soulever le pont-levis ; au devant, l'écluse, qui fut remplacée postérieurement par l'écluse actuelle reportée à l'angle ouest du canal, comme on peut le voir sur le plan du projet de bassin à flot que nous publions également, page 64. Les parties du plan qui sont en hachures, représentent les maisons ou parties de maisons qui doivent être démolies ; il doit en être ainsi particulièrement des maisons indiquées par les lettres A à K et qui séparaient la rue de la Poterie du quai lui-même.



ECLUSE MAUBEC ACTUELLE.

C'est le 1er avril 1785 qu'il fut procédé, moyennant 181.830 livres, à l'adjudication de l'écluse de chasse du canal Maubec, avec construction d'un pont en pierres, et d'un pavillon pour la manœuvre des écluses (Duchesne, ingénieur).

Une seconde partie fut adjugée le 25 mai 1786, moyennant 164.147 livres.

Malgré la construction de cette écluse, le pont subsistait toujours. Les maisons qui bordaient le quai avaient été démolies, sauf deux, celles désignées, sur le plan, par les lettres I et K.

En 1787, M. de Reverseaux, l'intendant, rendit une ordonnance pour l'acquisition de ces immeubles.

La situation n'était pas encore parfaite. La retenue se composait du canal Maubec, de l'étang Maubec, des fossés de la place dans l'enceinte du faubourg et de l'avancée Saint-Nicolas, enfin des fossés de Rompsay, Périgny et Tasdon. On estimait le volume de l'eau, en 1789, à 320.000 mètres cubes, et, en l'an VI, par suite de l'envasement et du manque d'entretien, à 260.000 seulement.

La chasse était imparfaite : 1° A cause de l'inégalité de la largeur du canal dans la ville ; 2° Par le fait d'une vieille écluse qui le séparait de l'étang Maubec et qui formait un étranglement ; 3° A cause aussi du vieux pont (sans doute le pont Saint-Claude) dont les voûtes étaient assez bonnes, mais dont les murs en ailes et d'épaulement ne tenaient debout qu'au moyen d'étais.

Nous verrons dans un chapitre subséquent quelles nouvelles modifications subit ce chenal de Maubec devenu la tête d'un canal de navigation.

CHASSE DU CANAL VERDIÈRE.

En même temps que le canal Maubec, on chercha à utiliser le canal Verdière comme chasse, en faisant une écluse à l'endroit qui rejoint le havre. On pensait que l'action réunie des eaux de Maubec, de la Verdière et même des eaux de la Porte des Deux-Moulins réussirait non-seulement à maintenir le havre propre, mais même à élargir le chenal du dehors. Cette idée n'était pas plus neuve que celle de la chasse du canal Maubec, puisque dans ce même but, au XVIe siècle, on avait fait un coy neuf de l'ouverture du canal de la Verdière, depuis la Grosse-Horloge jusqu'à la mer. M. de Tigné porta donc dans son devis de cette même année 1727, les sommes nécessaires pour vider et nettoyer le chenal Verdière, essayer l'*écluse existante* de la Verdière, comme chasse, et aussi pour rapprocher l'écluse de la Verdière du port. C'est encore le projet de 1731 : « Construction d'une écluse sur le canal de la Verdière, pour faire entrer l'eau de mer dans les fossés du front de la Porte-Neuve, et le rétablissement des quais de ce canal; — allonger la voûte du chenal de la Verdière, à l'entrée du port, pour rendre le tournant du quai plus commode, et même y faire une écluse à portes busquées, si on ne juge pas que la petite qui sera au-dessus, sera suffisante. »

De 1731 à 1738, on exécuta une partie de ces travaux ; on fit une écluse au canal de la Verdière, du côté des fossés, et les quais de ce canal jusqu'au port furent revêtus de maçonnerie, alors que le fond en était pavé.

CANAL DE LA PORTE SAINT-NICOLAS.

Dans le devis de 1727, on avait projeté la construction d'un canal venant de la porte Saint-Nicolas dans le bassin de carénage, pour le nettoyer. Ce projet ne fut jamais mis à exécution.

RÉSERVOIR D'EAU DE MAUBEC.

Pour compléter le système de chasse de cette partie du port, on projeta, en 1731, un grand réservoir d'eau devant le front Maubec; il existait d'ailleurs, ce réservoir, en partie, et il s'agissait surtout d'enlever les vases qui s'y étaient accumulées.

M. Duchesne maintint le projet dans ses rapports de 1778 et 1782, et nous constaterons son existence en parlant du canal de Marans. On l'appelait souvent l'étang de Maubec.

OUTILLAGE.

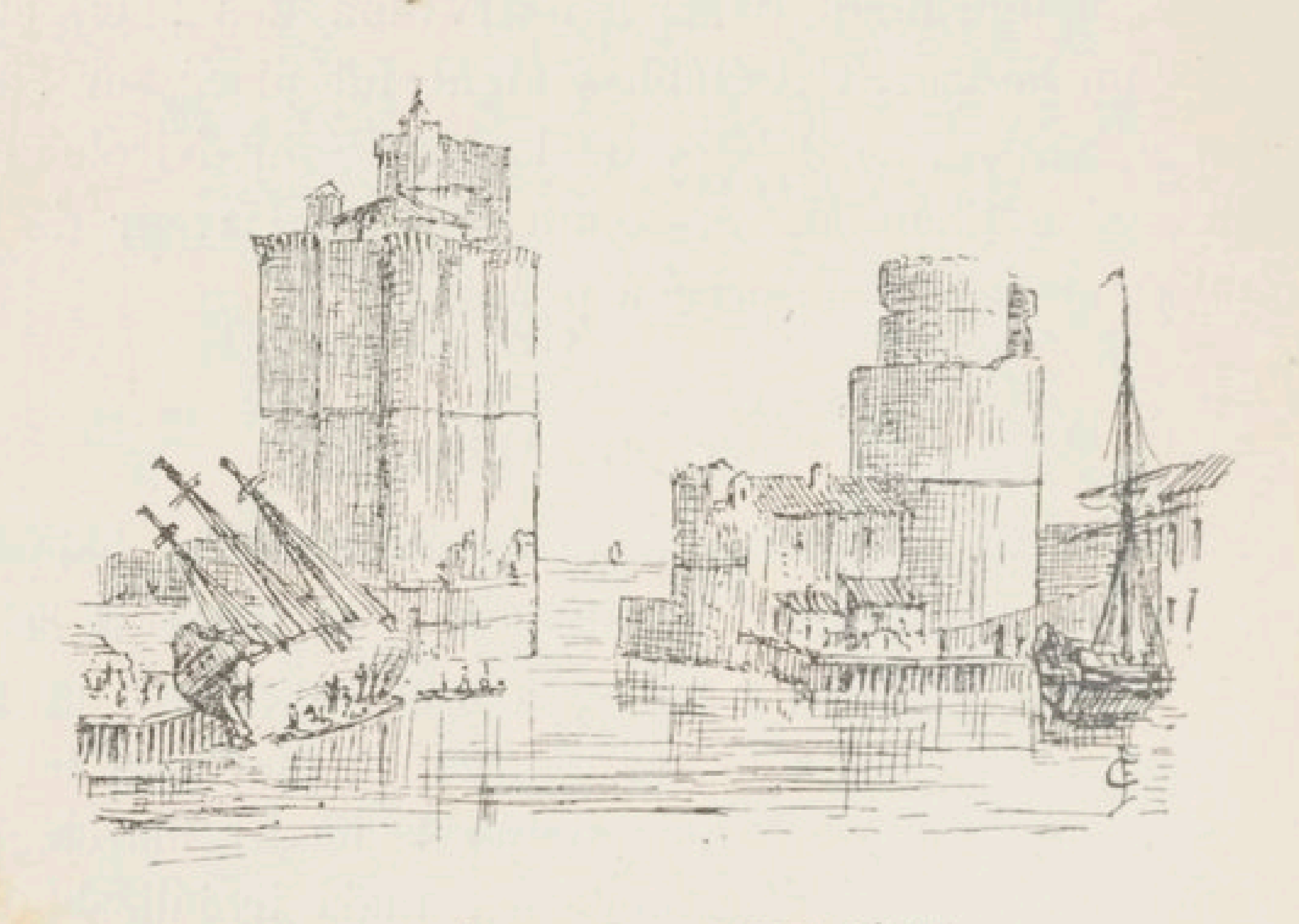
Fosse aux mâts. Hangar pour les mâts. — La fosse aux mâts existait depuis un temps considérable dans les terrains de la Grave. Lorsque les travaux du bassin à flot furent commmencés, avec un projet de fosse entre ce bassin et la tour Saint-Nicolas (*Voir le plan*, page 64), le prince de Montbarrey, gouverneur de la ville, permit d'en creuser une nouvelle dans l'intérieur des fortifications; mais la fosse était mal placée, les eaux douces se mélangèrent avec l'eau de mer, au détriment de la conservation des bois, et on la remplaça par un hangar. Cet établissement fut placé sur l'attérissement qui s'étendait en dehors de la tour Saint-Nicolas (1785). Il fut établi par la Chambre de commerce à la faveur de droits que cet établissement fut autorisé à percevoir.

LE PORT DE SALUT.

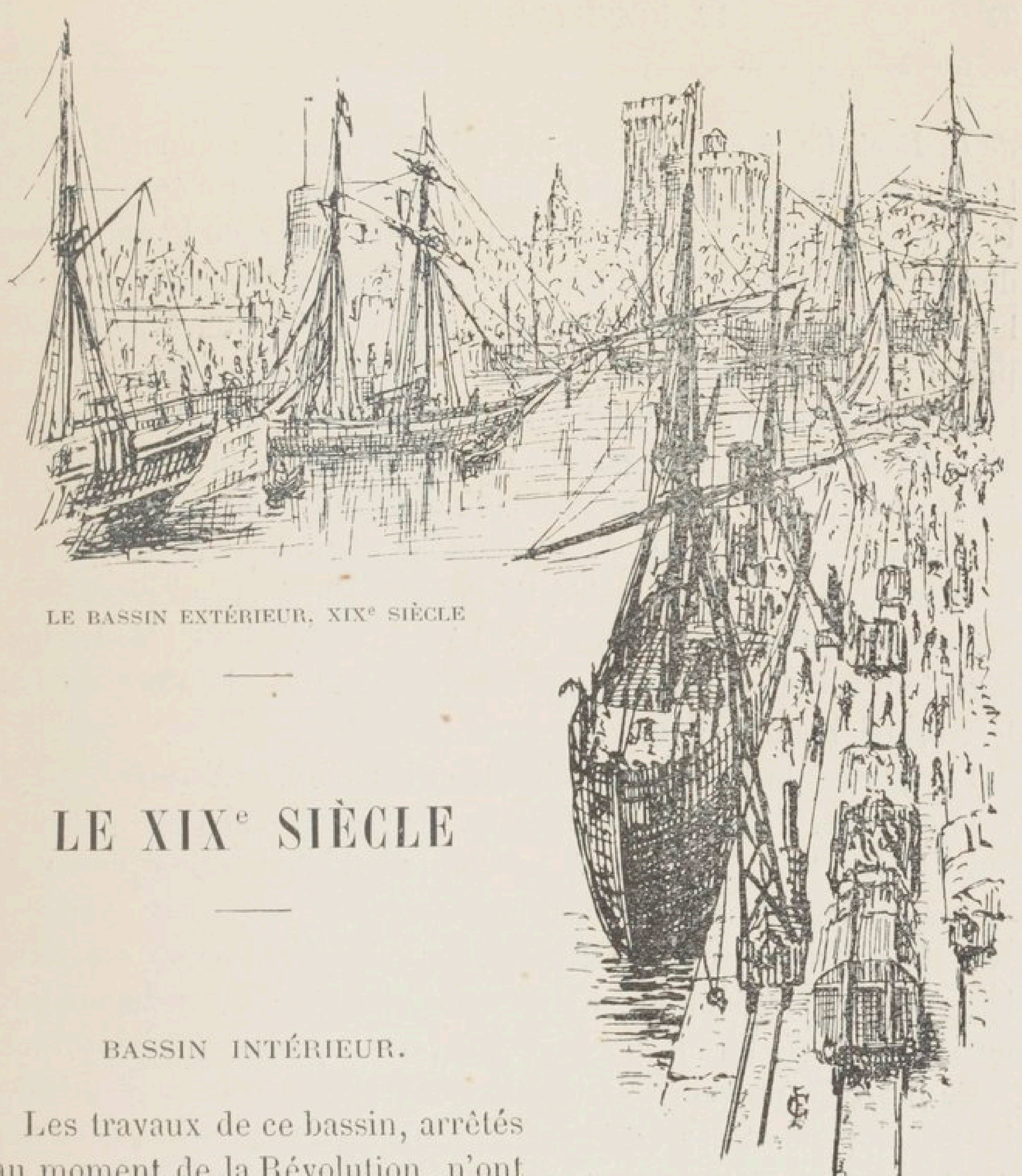
Elever la digue de Richelieu pour circonscrire la baie de La Rochelle, entre la pointe de l'Egalité (Chef-de-Baie) et la pointe de la Liberté (des Minimes), y ménager une ouverture au chenal actuel, avec un phare, au point occupé par la tourelle, tel est le projet imaginé, en 1792, par un capitaine de navire marchand, le citoyen Ganet. Le rêve était grandiose, mais irréalisable. Il fut néanmoins soutenu par les Sociétés populaires de La Rochelle,

pris au sérieux par les administrations et confié, pour en faire l'étude, à deux ingénieurs, Garnier des fortifications de La Rochelle, Teulère, des travaux maritimes au port de Rochefort.

Garnier et Teulère ne le repoussèrent nullement, mais y apportèrent des modifications de détail, et notamment la construction, en avant de l'ouverture du chenal, d'une jetée parallèle à la digue elle-même et parallèle au flot par conséquent, jetée dont la possibilité et l'utilité semblent plus que contestables. Il n'est point besoin de s'attarder davantage à ce projet qui n'eut aucune suite. Il était lié d'ailleurs à la canalisation de La Rochelle à Paris qui eut, elle au moins, un commencement d'exécution par le creusement du canal de Marans. Les fonds manquaient, et pendant quelques années encore, tout devait se passer en bonnes résolutions, en projets grandioses et présentés en ce style emphatique auquel Granet n'aurait eu garde de manquer, quoiqu'il se dise forcé de laisser son style et ses démonstrations tels qu'ils sont, « c'est-à-dire médiocres, incorrects, mais forts *de choses.* »



ENTRÉE DU PORT, XVIIIe SIÈCLE



LE BASSIN EXTÉRIEUR, XIXe SIÈCLE

LE XIXe SIÈCLE

BASSIN INTÉRIEUR.

Les travaux de ce bassin, arrêtés au moment de la Révolution, n'ont été repris qu'en 1807, époque à laquelle le service des ports fut réuni par le Ministre de la Marine à celui de l'Intérieur. A ce moment-là, l'entourage du bassin, en pierres de taille, était achevé, sauf l'assise du couronnement; achevés aussi, les bajoyers de l'écluse et une partie des musoirs. Il restait encore deux mètres et demi de déblais à enlever. Pour ce faire, on isole le bassin, du havre, au moyen de bâtardeaux successifs.

L'inauguration solennelle de cet établissement eut lieu le 24 décembre 1808. Vingt lignes furent consacrées dans les *Affiches*

de la Rochelle, à cet évènement, qui était pour le commerce rochelais le couronnement de cent années de luttes et d'épreuves. Le Préfet, résidant à Saintes, s'était fait représenter par le sous-préfet de l'arrondissement de La Rochelle, M. Hersant-Destouches. Toutes les autorités de la ville étaient invitées à s'y trouver. Le sous-préfet prononça une allocution où il exprimait « les sentiments de gratitude et d'amour dont les Rochellois sont pénétrés envers Sa Majesté » ; mais il n'est pas dit dans la feuille publique, s'il félicita les Rochelais de l'énergie séculaire qu'ils avaient mise à obtenir ce triomphe du pouvoir ; puis le cortège se transporta au bassin de carénage, nom modeste qu'on lui donnait alors, et qui répondait à la première idée du commerce. Là les attendaient, M. Leclerc, ingénieur en chef des travaux maritimes, et M. Lescure de Bellerive, ingénieur ordinaire.

Les portes du bassin s'ouvrirent. et le navire *Le Bernard,* appartenant à M. Jean-Charles Garnier , y entra, suivi de plusieurs autres. De la Révolution à la date de l'inauguration, on avait dépensé 538.883 francs 74 centimes.

Ce bassin a conservé la disposition qu'il avait reçue en 1807 ; les seules réparations importantes qui y aient été faites depuis lors, de 1832 à 1837, furent consacrées à l'amélioration de l'écluse.

Ce bassin a une surface de dix mille trois cent cinquante mètres ; le développement des quais est de 307 mètres ; sur le côté sud, qui faisait face autrefois au mur du Gabut, aujourd'hui démoli, s'étend, sur une longueur de 135 mètres, cette cale qui a fait donner à tout le bassin le nom de bassin de carénage.

L'écluse s'ouvre sous une passerelle tournante destinée aux piétons ; elle est fermée, sur une largeur de 12 mètres, par des portes d'ebbe, c'est-à-dire, des portes restant fermées par la force de l'eau intérieure du bassin, au moment de l'*ebbe,* mot qui, dans le patois normand, est synonyme de jusant. Le radier de ce bassin est à $0^{m}70$ en contre-haut du zéro des cartes marines, qui lui-même est à $2^{m}80$ en dessous du zéro du nivellement général de la France.

RETENUE DU MARAIS PERDU.

La jetée sud, comme on l'a vu plus haut, avait été construite entre 1772 et 1780 ; elle avait une longueur de $661^{m}70$, et présentait l'aspect que nous lui trouvons dans la jolie gravure de Garneray. A cette époque, la mer battait les deux côtés de la digue, et s'étendait sur toutes les vases que circonscrivaient le coteau de Tasdon et les abords de Saint-Nicolas et du Gabut. Une loi de finances, du 9 août 1839, alloua une somme de trois millions de francs pour divers travaux au port de La Rochelle. Une émotion populaire, causée par la cherté des grains, avait agité les esprits ; on crut bien faire en ouvrant de vastes ateliers destinés à occuper les gens désœuvrés. Parmi les travaux prévus, se trouvait un endiguement qui, continuant jusqu'à Coureilles la digue déjà faite, créait ainsi un vaste bassin. Cette grande masse de liquide n'était pas uniquement destinée à recevoir des navires, mais à retenir l'eau pour en faire une chasse puissante, capable de dévaser le chenal. Elle devait être munie, à l'entrée, d'une écluse mixte propre à la fois à la navigation et aux chasses.

En 1842, parut, sous le pseudonyme de Profil, ingénieur des ponts et chaussées, une brochure dans laquelle l'auteur critique l'utilité de ces travaux. Il prétend même que l'existence de la chasse de cette immense nappe d'eau nuira aux chasses déjà existantes, avec lesquelles elle fera un angle de 25 à 30 degrés au nord. Située d'ailleurs en face du chantier de construction et de l'éperon des Dames, cette écluse enverra dans cette direction un courant tellement fort que la solidité de ces ouvrages pourra en être compromise. L'auteur voit enfin un inconvénient dans la suppression du platin du Marais perdu, où la mer allait déposer des vases qui dorénavant demeureront toutes dans le port et dans le chenal.

En 1848, la digue d'enceinte de 1050 mètres était terminée, ainsi qu'une écluse de chasse.

Mais ce dernier travail avait été fait de mauvais mortiers, et au commencement de l'Empire, on songeait à le refaire, quand les projets d'établissement du chemin de fer, à La Rochelle, modifièrent ces dispositions et firent songer à un bassin à flot extérieur.

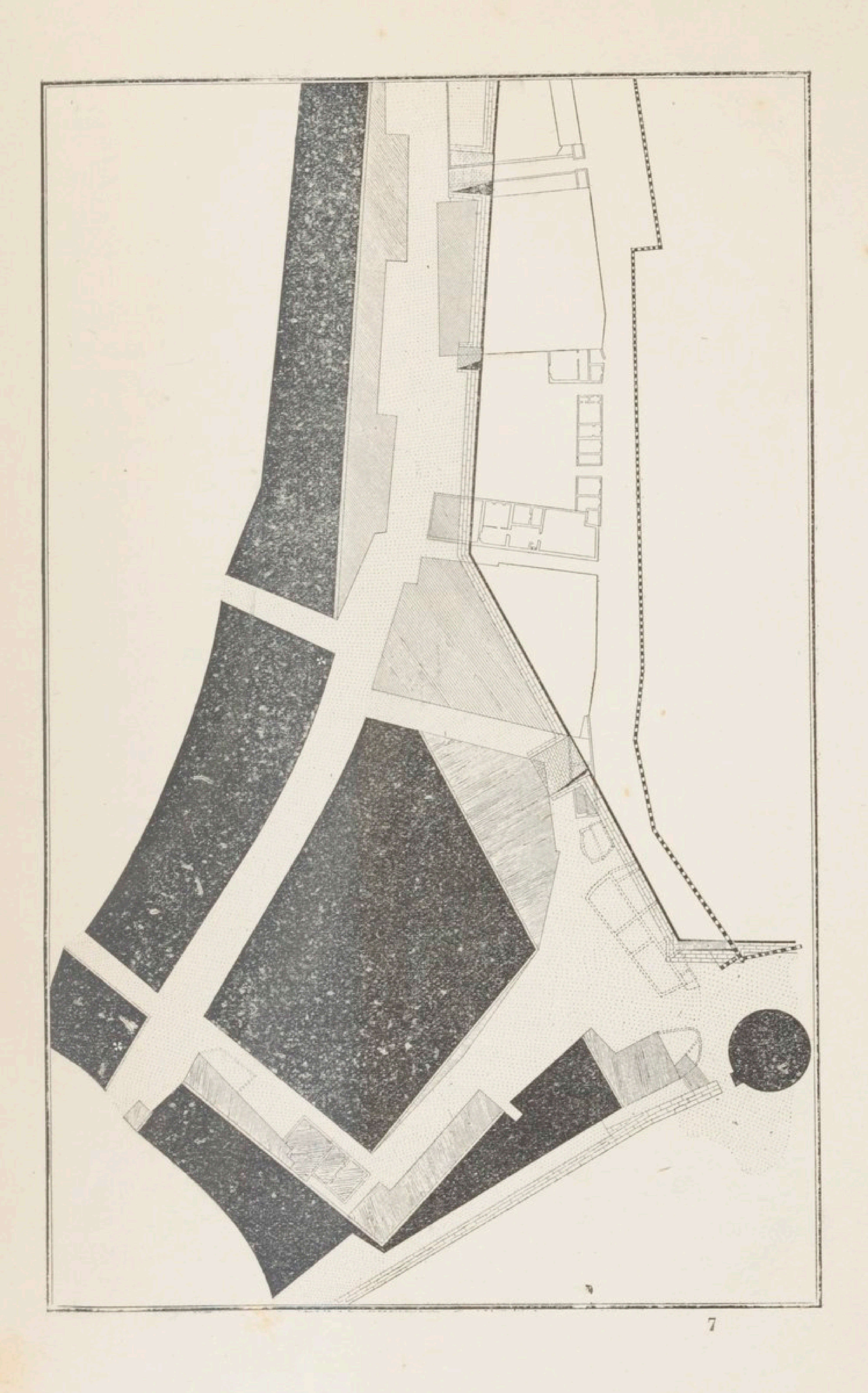
BASSIN A FLOT EXTÉRIEUR.

Ce bassin à flot fut substitué au projet de la retenue de l'avant port. Ce fut le 25 juin 1855 que les travaux furent mis à l'adjudication, et le 6 septembre 1857, qu'eut lieu l'inauguration de la gare du chemin de fer, à la Rochelle. Ce bassin terminé en 1862, coûta quatre millions et demi. Il est précédé d'un avant-port en communication ouverte avec le chenal. Il a une superficie de 30.000 mètres carrés; le développement de ses quais est de 838 mètres, sans compter une cale de carénage qui sert rarement dans ce but, mais plus habituellement au déchargement des bois de Norwège. L'écluse se développe sous un pont tournant, accessible aux voitures comme aux piétons; elle est formée de portes d'ebbe, et de portes valets; sa largeur est de 16^{m}50; son radier de 0^{m}93 en contre-bas du zéro des cartes marines.

Ce bassin est desservi, sur tout son pourtour, par des voies ferrées qui reçoivent des wagons de la ligne de l'Etat, des wagonets particuliers desservant l'usine à briquettes de MM. Delmas, et aussi quatorze grues appartenant à divers armateurs. Deux grues fixes ont été également installées, sur le quai sud, par l'administration du chemin de fer.

PORT D'ECHOUAGE.

La physionomie du port d'échouage, comme on le nomme vulgairement, n'a guère changé depuis le commencement du siècle. Sur le plan de 1780, M. Hue signale le mauvais état des quais qui sont à refaire en totalité. En l'année 1786, on s'occupe de leur



réfection, ce qui n'empêche qu'en l'an VIII, ils étaient généralement éboulés, et qu'il n'y restait plus de moyens d'amarrage. Les bâtiments sont obligés, à cette époque, de mettre des ancres à terre, ce qui accélère la destruction des quais, ébranle les maisons voisines ; de plus, le bassin est envasé de deux ou trois mètres. On se remet peu à peu à tous ces travaux : aux pieux d'amarrage, d'abord ; puis à la réfection des quais, qui furent ainsi continués jusqu'à leur parfait achèvement en 1856.

En 1776, on avait démoli les maisons indiquées, au pointillé, sur le plan que nous donnons de cette partie du port, et qui obstruaient le canton de Gâte-Bourse, aujourd'hui Place de la Chaîne ; on dégagea également ces abords, en enlevant les maisons, ou parties de maisons, qui sont indiquées en hachures, dans la rue de la Vache qui allait de la rue et de l'église Saint-Jean à la tour de la Chaîne ; de même on supprimait tout le groupe de maisons de la Bourcerie, les anciennes Halles d'Alfonse, indiquées, en blanc ou en hachures, entre la rue Saint-Jean (cours Richard) et la Grande-Rive, qu'on rapprochait d'ailleurs des maisons ; de cette façon, on faisait disparaître, en commençant par l'ouest, la petite rue des Carmes allant de la rive aux Carmes, puis la rue du Vieux-Bureau, et encore une autre rue, le tout entremêlé d'échoppes, de boutiques sans importance, et d'un grand nombre de maisonnettes en tape.

Aux cales particulières ou publiques, descendant directement, en glacis, vers la mer, furent substituées, sur le quai ouest, des rampes obliques ; à l'angle sud-est, on disposa un gril de carénage, dont on vient, ces jours-ci, d'augmenter les dimensions. L'intervalle entre la tour de Saint-Nicolas et la petite tour de la Chaîne, est porté de 22m 60 à 25 mètres, par la suppression de la petite tour de la Chaîne.

Les tours sont classées comme monuments historiques, et la tour Saint-Nicolas a été l'objet, depuis quelques années, de remarquables réparations, sous la haute direction de MM. Lisch, Massiou et Corbineau. La tour de la Lanterne et celle de la Chaîne seront,

nous l'espérons, également remises en état par le ministère des Beaux-Arts. Pauvres et chers débris de nos vieilles gloires rochelaises? Quels risques n'ont-ils pas courus, même au milieu de notre civilisation moderne! En 1794, un directeur des fortifications ne songe qu'à les raser; à tel autre moment, on les remplit de cartouches et de poudre, au risque de les faire sauter.

Dieu veuille qu'on les laisse en paix sous l'égide de l'illustre architecte qui a été séduit par leur caractère grandiose et pittoresque! Le Génie ne manque pas de magasins qui puissent les remplacer avantageusement, et qui, pour le moment, sont aussi inutiles que certaines fortifications.

Le quai Ouest, au long duquel s'étend un grand banc de vases molles, très favorable à l'échouage, est réservé aux pilotes, d'abord, en partant du quai Duperré, et aux bateaux de pêche ensuite; c'est plaisir de voir, par les gros temps, le ciel coupé par cette forêt de mâts et ces filets de toutes sortes, engins précieux des pêcheurs des Sables, de Groix, de Noirmoutiers, de toutes les côtes bretonnes ou normandes, mêlés à ceux de la ville ou de la région.

Sur le quai Duperré, se balancent quelques yoles de plaisance et les bateaux à vapeur de Ré et d'Oleron. Au long du quai sud, est le gril de carénage, puis, au delà, quelques navires attendant le moment favorable pour entrer dans le bassin à flot intérieur ou prendre la mer; puis aussi, les bateaux de pêche à vapeur qui fréquentent notre port.

Le havre a un développement total de $752^{m}60$; il couvre une superficie de trente mille deux cent quatre-vingt-dix mètres carrés. Le couronnement des quais est à la cote $4^{m}10$ du nivellement général de la France, c'est-à-dire, à $1^{m}30$ en contre-haut des hautes mers de vive eau moyennes.

La profondeur du chenal est maintenue au moyen des chasses de Maubec et de la Verdière qui, en outre de leurs ouvertures directes, jettent leurs eaux par des pertuis ménagés au long du quai Duperré. Le canal Verdière, cette ancienne Besse-à-La-Reine

qui unissait le chenal de Parthenay ou ancien port au nouveau, a été recouverte, l'année passée, par la nouvelle avenue Guiton route nationale, n° 22, de La Rochelle à La Pallice. Quant à l'écluse du canal Maubec, nous en allons dire quelques mots.

CANAL MAUBEC. CANAL DE MARANS.

Si nous en croyons certains documents, du milieu et de la fin du XVIIIe siècle, ce serait au commencement même de ce XVIIIe siècle, ou à la fin de l'autre, que l'on aurait songé à creuser un canal entre Marans et La Rochelle. Marans était le trait d'union, entre Niort et le Poitou, d'une part, La Rochelle et les ports français ou étrangers, de l'autre.

Marans était le grenier de La Rochelle. Marans fermé, la Sèvre séparée de la capitale de l'Aunis, c'était presque la famine. Aussi, de tout temps, avait-on songé à maintenir et à faciliter les communications entre ces deux points. Le roi Charles VII, en 1492, fit de grands efforts pour créer et entretenir la chaussée qui unissait Marans à la terre ferme.

Il avait même établi des droits pour l'entretien de cette chaussée, qui se détériorait facilement par suite du mauvais état des matériaux. Une voie d'eau était de beaucoup préférable.

Quoi qu'il en soit de l'idée première, l'initiative en revient au corps de Ville. C'était en 1749. La paix donnait à nos commerçants un désir bien légitime de se remettre à leurs affaires et de regagner le temps perdu au milieu des hostilités; le 17 janvier, le corps de Ville est réuni; on y rappelle tous les projets faits pour le bien de la province, et, parmi ceux-ci, l'intention qu'a toujours eue le corps de Ville de conduire une rivière ou un canal de Niort à La Rochelle. Les frais, il s'en charge, pourvu que la direction lui en soit réservée. Mais on trouve sage de laisser au roi l'étude des moyens. Deux membres, MM. de Beaurepaire et Gastumeau, sont nommés pour aller étudier les lieux, savoir où la rivière pourrait

passer, et pour faire un rapport auquel il sera donné la suite nécessaire.

L'idée fit son chemin. En 1750, 1751, 1757, Messieurs du commerce ou les ingénieurs des fortifications, en quête d'une chasse puissante, pour nettoyer le havre et le chenal, la font entrer dans leurs prévisions. Voici ce que délibérait la Chambre, en 1759 :

« L'objet essentiel à la conservation du port est d'avoir un lit de rivière qui ramasse les eaux intérieures, tant de l'Aunis que de la partie de la Saintonge qui l'avoisine, aboutisse au chenal Maubec, au havre, à l'avant-port, qui en deviendra l'embouchure ; que cette rivière, outre le précieux avantage d'étendre et de faciliter notre commerce extérieur, entraînant à la mer les vases des canaux où on la fera couler, nous serons, à perpétuité, à l'abri du danger des attérissements dont toutes les avenues de notre port sont menacées. »

En 1776, c'est la Chambre de commerce qui s'en occupe plus particulièrement. Un rapport et un nivellement lui sont remis sur sa demande par le sieur Benjamin Pichon.

Tout cela était encore à l'état de projet, quand arrive la Révolution. Et pourquoi ? Parce qu'il y avait trop d'intérêts particuliers à combattre.

En première ligne, on trouve le seigneur de Marans et son écluse de l'Antolle. L'Antolle était une construction unique en son genre. Depuis qu'on avait procédé au dessèchement des marais du Poitou et de l'Aunis, les eaux du golfe de la Sèvre se précipitaient plus rapidement à la mer, et l'été, la rivière devenait trop basse pour la navigation. Le seigneur de Marans songea donc à supprimer cet obstacle à la navigation. Au pittoresque confluent de la Vendée et de la Sèvre, et en amont, sur cette dernière rivière, on faisait, tous les étés, un énorme barrage en terre glaise et en dos d'âne. Cette sorte de batardeau retenait les eaux de la Sèvre, quand, d'autre part, le flux apportait à ses pieds, en maline, un niveau suffisant pour la navigation. Des treuils, placés sur les bords,

faisaient passer les bateaux d'un côté sur l'autre. Et, ce qui était de toute justice, on percevait un droit au profit du seigneur inventeur de l'Antolle. Ceci était bien. Mais voici ce qui le fut moins. On perçut le droit d'Antolle même pendant l'hiver, en toute saison, quand le barrage n'existait pas, et se trouvait inutile en raison de la hauteur des eaux de la Sèvre ; on le perçut aussi sur les bateaux descendant de la Vendée, par l'unique secours de l'eau. A table, vient l'appétit. On peut juger du peu d'ardeur du seigneur de Marans à la perspective de la suppression de ses revenus, résultant de l'établissement du canal de la Sèvre, s'amorçant en amont de de l'Antolle et détournant tout le commerce dans cette nouvelle direction. En 1790, ce motif disparut de lui-même. Dans un moment d'effervescence populaire, occasionné par la persistance des droits, l'Antolle fut violemment détruite par les mariniers des alentours.

Parmi les opposants, il y avait aussi les riverains qui, de ci de là, mettaient leurs bourgnes, leurs verveux, leurs pêcheries, faisaient de petits barrages, et qui voyaient supprimer leurs petites installations. Pauvres gens, qui ne comprenaient pas que le bien être et la fertilité, apportés par l'irrigation régulière du canal, vaudraient mieux que quelques douzaines d'anguilles et de brochets.

Il y avait enfin Marans. Le canal amorcé à Damvix enlevait à cette ville l'entrepôt immémorial des blés et des farines que sa situation lui avait donné. Il y avait là de gros négociants, des commissionnaires importants et nombreux. La dérivation du canal par Damvix causait à tout ce milieu, à tous ces intérêts, un préjudice énorme. On ne peut en vouloir à aucun d'eux d'avoir été parmi les détracteurs du projet.

Le canal de Marans demeura donc à l'étude jusqu'à la fin de l'ancien régime. Trois tracés avaient été mis en avant variant comme dépense de 4 millions 200,000 francs à 7 millions.

A 4,200,000 francs, c'est le projet Duchêne.

On estimait que cette dépense de 4,200,000 fr. serait compensée :

1° Par une économie sur les routes parallèles. Fr.	60.000 00
2° Economie dans l'entretien du port	50.000 00
3° 5125 hectares bonifiés de 36 fr. de revenu annuel	61.500 00
4° Droit de péage sur le canal. Il résultait d'un mémoire dressé en 1750, par le corps de Ville, que le mouvement en marchandises et denrées sur cette partie du canal était de 2.978.903 myriagrammes ou 30.450 tonneaux, — le droit à environ 2 fr. par tonneau donnerait	59.578 06
Au total	231.078 06
ce qui, au denier 20, représenterait .... Fr.	4.621.561 00

Mais voilà que l'horizon s'élargit. Aller à Niort, c'est bien ; ouvrir une voie entre le port de La Rochelle et la France tout entière, c'est mieux encore, et cette idée est lancée, en 1791, par la Société des Amis de la Constitution. La première partie du trajet est facile à établir ; c'est le canal de La Rochelle à Niort qui s'amorcerait à la Sèvre en amont de Marans, entre Arsais et Damvix ; pour la dernière partie, deux systèmes sont signalés : ou bien l'on met les affluents de la Sèvre en communication avec la Vonne, affluent de la Vienne, entre La Palu et Saint-Germier ; — ou bien un affluent de la Sèvre avec un affluent de la Vonne, près de Menigoutte. De cette façon, la Vienne et la Sèvre-Niortaise sont en contact ; la voie est ouverte en conséquence du canal de Briare à La Rochelle.

Cette idée eut un vigoureux champion dans un capitaine de navires marchands, le sieur Ganet père, celui qui avait conçu parallèlement l'idée de transformer en port tout l'espace compris entre la digue de Richelieu et La Rochelle. Son premier mémoire fut lu à la Société populaire de la commune de La Rochelle, le 21 novembre 1792. Une commission composée des membres du Conseil général de la commune et de la Société populaire avait été créée

dans le but d'étudier ces projets de port et de canal de navigation intérieure de La Rochelle à Paris. Ganet, nommé rapporteur, fit son rapport les 10 et 11 mai 1794.

Entre temps, l'ingénieur des Deux-Sèvres écrivait un mémoire pour combattre ce projet, et y substituer simplement celui de redresser le cours de la Sèvre, semblant ainsi favoriser les intérêts des départements des Deux-Sèvres et de la Vendée qui ne pouvaient cependant tirer qu'avantage du canal de La Rochelle. En fait, ce fonctionnaire ou ses inspirateurs étaient surtout préoccupés de ne pas nuire au commerce de Marans. A la suite de cette initiative et des oppositions qu'elle fait naître, deux ingénieurs sont nommés pour faire les études des deux parties du projet; c'étaient Garnier, directeur des fortifications à La Rochelle, et Teulère, ingénieur de la marine au département de Rochefort. Les projets allèrent à la Convention, en revinrent ; le gouvernement d'alors ne pouvait guère donner que des encouragements platoniques, mais peu pratiques, quoique monumentés en style redondant. Il y avait pénurie de fonds. Aussi, quand le 5 septembre 1800 (18 fructidor an VIII), l'initiative en fut reprise par le corps de Ville et qu'une commission formée de personnes compétentes fut nommée pour étudier les moyens de réaliser le projet, on ne trouva rien de mieux, pour faire l'avance des capitaux nécessaires, que de créer une compagnie privée.

La société ainsi constituée devait être une association en commandite, au capital de quatre millions ; l'émission, de mille actions à 4000 francs, l'une. La société devait pour se couvrir obtenir des contributions des marais desséchés, et vraisemblablement s'assurer les produits du canal. C'est le 12 août 1802, qu'une enquête fut ouverte sur ce projet ; entreprise prématurée et tentative inutile. Le temps des Law était passé, et la fièvre de la spéculation moderne n'avait pas encore attiré l'épargne sur les combinaisons financières de cette nature.

Le canal serait donc demeuré longtemps à l'état de mythe, si

Napoléon, qui en avait apprécié l'importance au point de vue stratégique, n'en avait ordonné le creusement par décret du 14 juin 1804. Pour les fonds, ils devaient être trouvés dans le produit des droits de sortie provenant des exportations des ports de La Rochelle, Rochefort et Marans, — et pour en augmenter l'importance, le décret levait la prohibition de l'exportation des céréales.

On s'y mit avec une grande activité, malheureusement arrêtée bientôt par les préoccupations plus cuisantes qu'apportaient les grandes expéditions. Puis le canal vit bien des obstacles s'accumuler et reculer son achèvement. En 1815, sous la Restauration, on le laisse de côté ; plus tard, on en effectue les travaux au moyen des condamnés aux travaux publics ; la lenteur désespérante de ce procédé, en démontre suffisamment l'inefficacité, pour ne pas dire la dérision. C'est cependant encore le système que consacre la décision ministérielle du 2 novembre 1841 qui en prescrit l'achèvement. L'achèvement? en 1842, il n'était pas encore parvenu au milieu de son parcours. « S'il lui faut, écrivait M. Massiou, en 1843, pour achever sa carrière, autant de temps qu'il lui en a fallu pour arriver au point où il est parvenu, et ce n'est pas le procédé actuel qui accélèrera sa marche, ce sera un fait unique dans les annales de l'industrie moderne, qu'une période de plus de quatre-vingts ans dépensée à creuser trois lieues de canal. »

Massiou ne s'est guère trompé. Le canal en tant que voie navigable n'a été mis en communication avec le bassin extérieur qu'en l'année 1883, au moyen d'une écluse à sas.

Dans l'état où il est encore aujourd'hui, il est arrivé trop tard. Les lignes de fer l'ont devancé ; la batellerie n'avait pas eu le temps de s'y installer et d'y prendre des habitudes. D'ailleurs Marans a perdu une partie de son importance comme entrepôt de grains. La cause en est dans la création de grandes minoteries, dans la centralisation, le monopole et la facilité des communications. Il n'a sa raison d'être aujourd'hui que s'il est vraiment tête de ligne d'une navigation vers Paris.

Le projet de la Société des Amis de la Constitution est encore plein de vie.

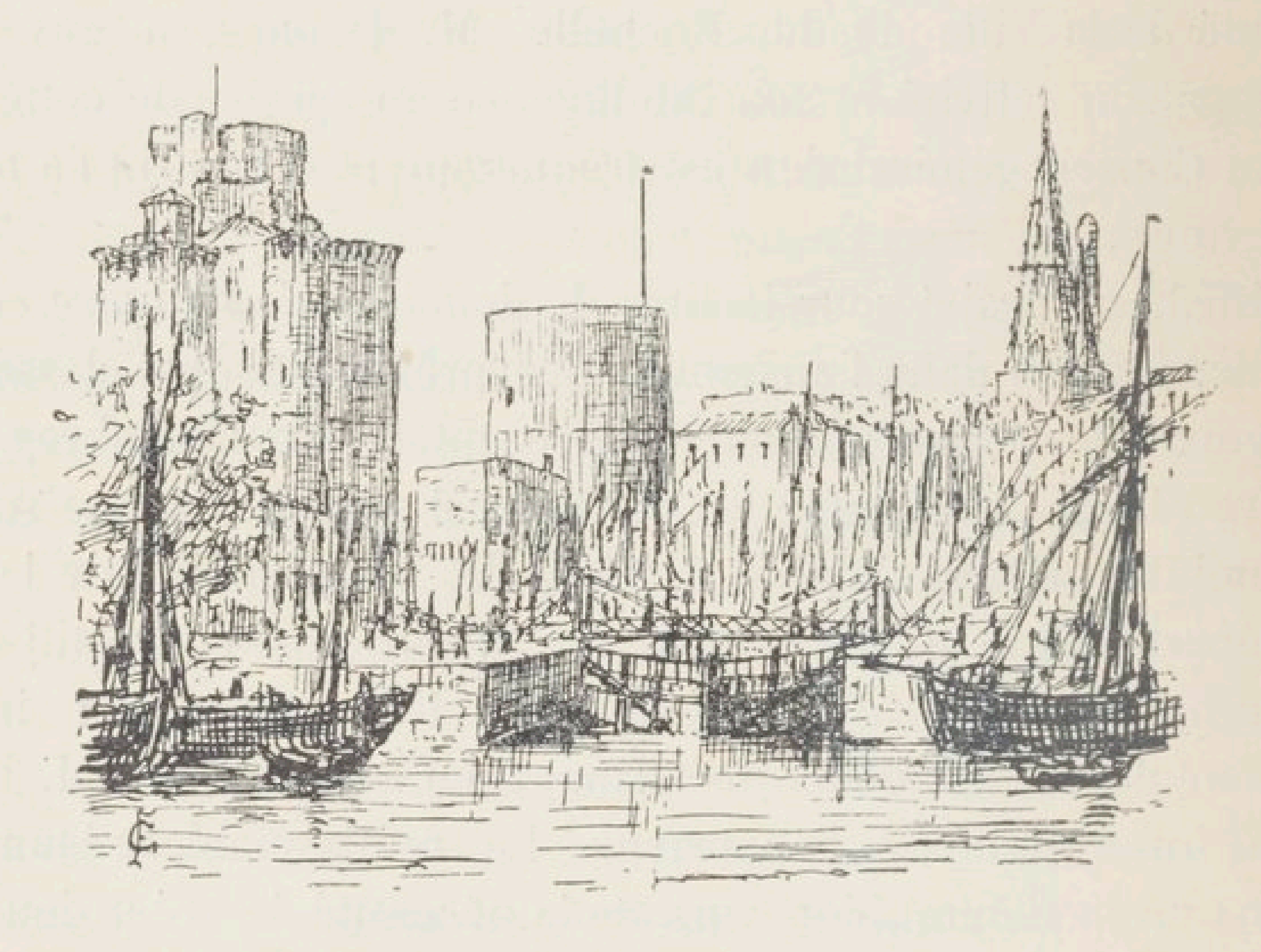
En 1843, un comité de navigation se forma, à côté et sous les auspices du Conseil général de la Charente-Inférieure, pour pousser à la réalisation des projets de canalisation de l'ouest. Parmi les points qui nous intéressent, figuraient le tracé de Brest à Bayonne, et de La Rochelle à Paris, empruntant, tous deux, le canal de Marans à La Rochelle, et nécessitant, pour le premier, un canal de La Rochelle à Rochefort à travers les marais qui séparent ces deux villes, puis de la Seugne à Blaye. Ce dernier tronçon aurait permis en outre d'amorcer la canalisation de Bordeaux à Paris, par la Charente et la Vienne ; combinaison plus praticable que les lignes du Périgord et du Limousin promenées à grands frais à travers les montueux départements du centre.

Ces différents projets sont encore à l'étude. L'honorable maire et député de la Ville de La Rochelle, M. Delmas, a mis depuis longtemps son activité et son intelligence au service de cette question. Le Conseil général s'en est fréquemment occupé et l'a appuyé de ses vœux.

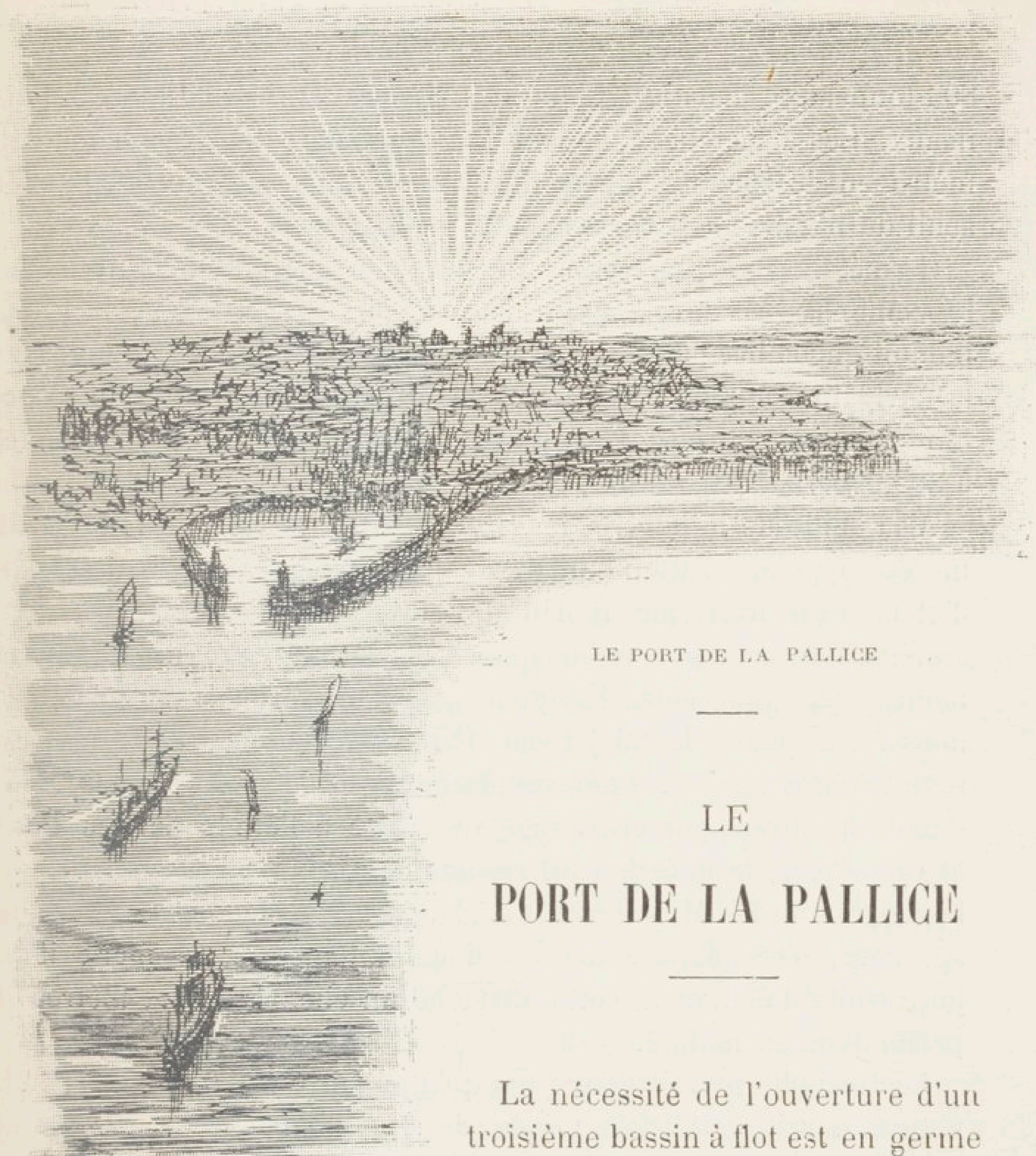
En 1879, un projet sous le titre de *Jonction de la Loire et de la Garonne*, figurait dans l'ensemble des prévisions des classements de canaux : le gouvernement le présentait aux Chambres. Cette initiative réveilla les compétitions ; il n'est pas de modeste ruisseau qui n'ambitionnât de s'enfler à l'égal de la grenouille de la fable. Les départements du sud-ouest s'émurent des compétitions de clocher nuisibles aux intérêts généraux. Une commission interdépartementale du sud-ouest se forma sur l'initiative de M. Delmas qui en fut nommé le rapporteur. Le remarquable résumé des opinions de la Commission constate la nécessité de créer deux voies liquides de Bordeaux à Paris ; l'une, par la Gironde, la Seugne, la Charente, la Gère, le Mignon et la Sèvre, à laquelle vient déjà se relier La Rochelle, par le canal de Marans ; puis à partir de la Sèvre, le Clain, la Vienne, la Loire et les canaux du centre ; —

l'autre, par Libourne et Angoulême, c'est-à-dire l'Isle, la Dronne, la Charente, le Clain et la Vienne. Il reconnaît en outre la supériorité de ces tracés sur ceux du centre, qui nécessitant plus d'écluses, à cause des différences de niveau plus considérables, coûteraient plus cher, comme établissement, et obligeraient à des droits plus élevés sur la navigation.

La création du port de la Pallice, développé ou non dans le Port Neuf, amènera forcément la réalisation de ce projet. Il y aura en effet nécessité à donner au commerce, pour le transport de ses marchandises, la liberté et la facilité de choisir entre des voies économiques, mais lentes, et, des voies plus rapides, mais plus coûteuses.



LE BASSIN INTÉRIEUR



LE PORT DE LA PALLICE

LE
PORT DE LA PALLICE

La nécessité de l'ouverture d'un troisième bassin à flot est en germe dans les préoccupations de la Chambre de commerce de La Rochelle, dès 1856, époque de l'établissement du bassin extérieur. La construction des navires fait des progrès considérables. Le tonnage augmente sans cesse, et, malgré cela, le bassin extérieur est construit dans un état d'infériorité visible. Le radier du nouveau bassin ne donne, d'après les projets adoptés, que 6m03, en maline, et quelquefois 4m38, en morte eau, ce qui doit exclure, dans le premier cas, les navires au-dessus de

800 tonneaux, dans le second, les navires au-dessus de 300 tonneaux. Les armateurs n'étaient pas exigeants; ils demandaient un mètre en-dessous de la côte fixée, il leur fut accordé $0^{m}50$, et le seuil du bassin fut porté à la côte — 0,93.

Ce n'était pas encore suffisant ; on s'en aperçut bien vite. Puis le commerce se développant d'une façon considérable, il y eut bientôt encombrement. Il ne s'était pas écoulé quinze années que la navigation étouffait dans les ports de la Rochelle. En quinze ans le mouvement du port avait plus que quintuplé (de 72,000 tonnes à 365,000.)

A la veille de la guerre, le 30 mai 1870, la Chambre de Commerce appelait l'attention du gouvernement sur la nécessité d'établir un troisième bassin à flot. L'idée était née ; si deux années de malheurs publics en retardèrent l'évolution, elle ne mourut pas pour cela. Et quand la paix extérieure et intérieure nous fut acquise, le 29 janvier 1873, la Chambre de commerce revint à son idée et s'adressa de nouveau au gouvernement. Les débuts ne furent pas encourageants. Mise à l'étude par les Ponts et Chaussées, la question fut résolue, presque négativement, sur le rapport de M. Marchegay. Les bas fonds, disaient les hommes spéciaux, s'étendent à dix ou douze kilomètres en mer ; il est impossible d'établir à cette distance un chenal de dix mètres de profondeur en maline.

La Rochelle n'avait donc plus qu'à se faire à sa médiocrité. La nature aurait cette fois raison de la science et de la volonté humaine. Il était bien possible, à la rigueur, d'allonger les quais sud dans le Marais perdu ; mais alors même qu'on augmenterait le développement des quais, qu'on absorberait le Marais perdu pour en faire un grand port, on ne réussirait jamais qu'à y amener des navires de second ordre. Les grands navires de fer dont la construction commençait à prendre tant d'importance, les paquebots de toutes sortes continueraient à diriger leur proue sur le Havre et Anvers, Saint-Nazaire et Bordeaux. La médiocrité, tel serait

l'apanage de notre Ville. Dure perspective après tant de siècles de gloire et d'importance commerciales.

En face de ces obstacles, la vieille énergie rochelaise se réveille. Un pétitionnement s'organise. L'initiative privée, en la personne de M. Dayras, se risque à préparer un avant-projet visant toujours l'installation du port dans le Marais perdu, entre la digue du sud et les gares.

Ceci se passait en 1874. Inutile de dire avec quelle sympathie, la Chambre de commerce accueille ce mouvement. Le Conseil général le suit, et, dans sa session de 1874, émet un vœu favorable.

Cette fois, l'idée devait faire son chemin, lentement, mais sûrement. Lentement, puisque l'année 1875 s'écoule sans qu'au ministère, on sache se décider à quoi que ce soit. Cependant, cédant à des instances constamment renouvelées, on prend une résolution pratique, la première à laquelle on eût dû songer.

L'obstacle, disait-on, c'est l'élévation des fonds de la rade. On vivait toujours sur cette croyance, née des travaux de l'illustre ingénieur Beautemps-Beaupré. Mais, depuis 1822 et 1824, années dans lesquelles cette étude des fonds avait été exécutée, qui savait les modifications apportées par les érosions des falaises ? les changements dans les courants ou le régime des vents ? Il fallait donc, avant toutes choses, étudier les approches de la baie et de la rade.

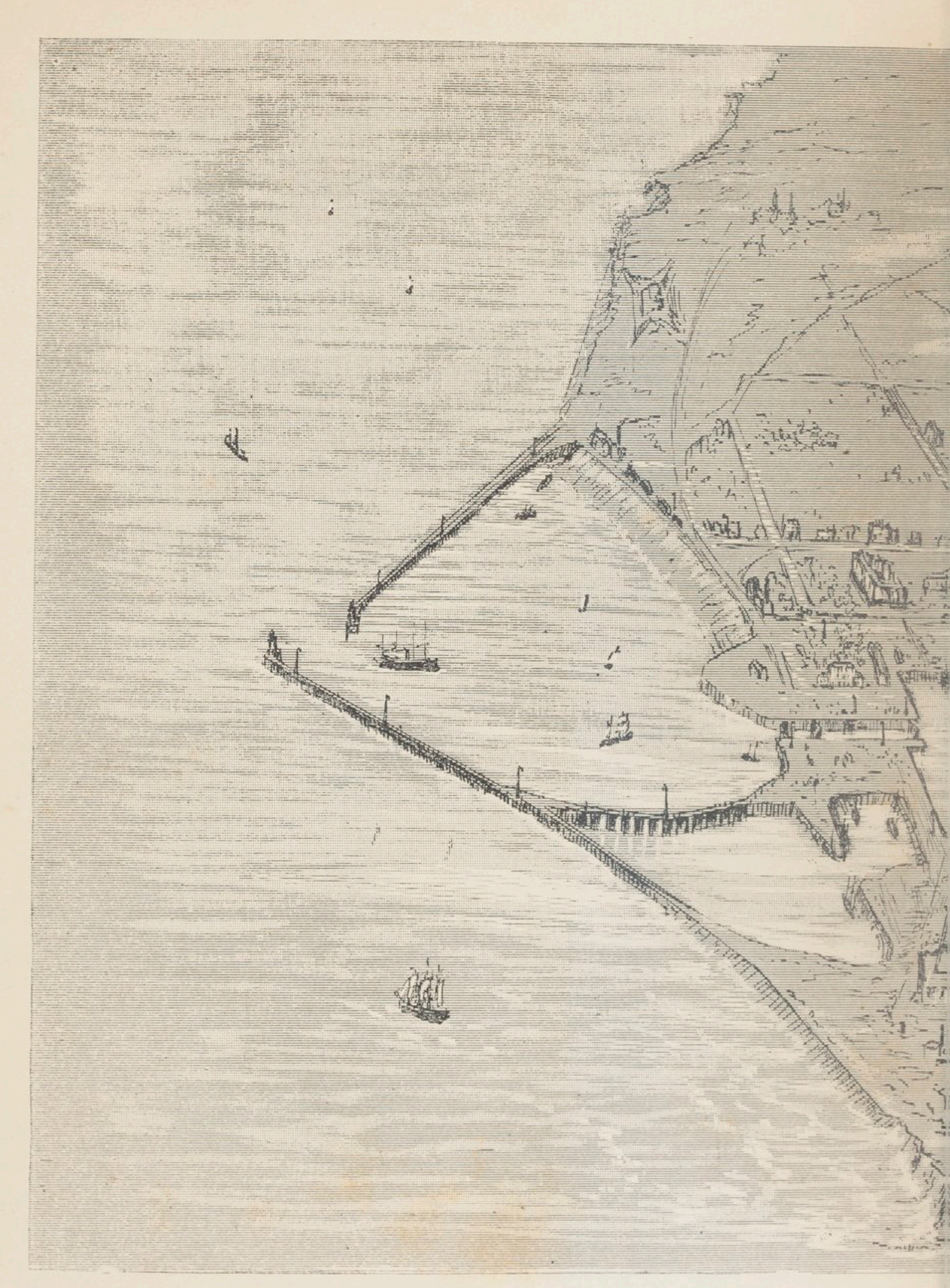
La Rochelle eut l'heureuse fortune de voir confier ce travail à un maître de la science hydrographique, M. Bouquet de la Grye. Ce fut en 1876, que l'illustre académicien se livra à une étude approfondie des fonds sous-marins. Tous les côtés d'une question si complexe et si délicate furent envisagés. Régime des courants, du flux et du reflux ; régime des vents ; profondeur des fonds, nature du sous-sol ; précipitation des vases et du sable dans la baie, dans le chenal, dans le port ; rien n'échappa à ses sagaces recherches, à ses déductions mathématiques.

C'est plaisir que de suivre ces brillantes théories, ces aperçus

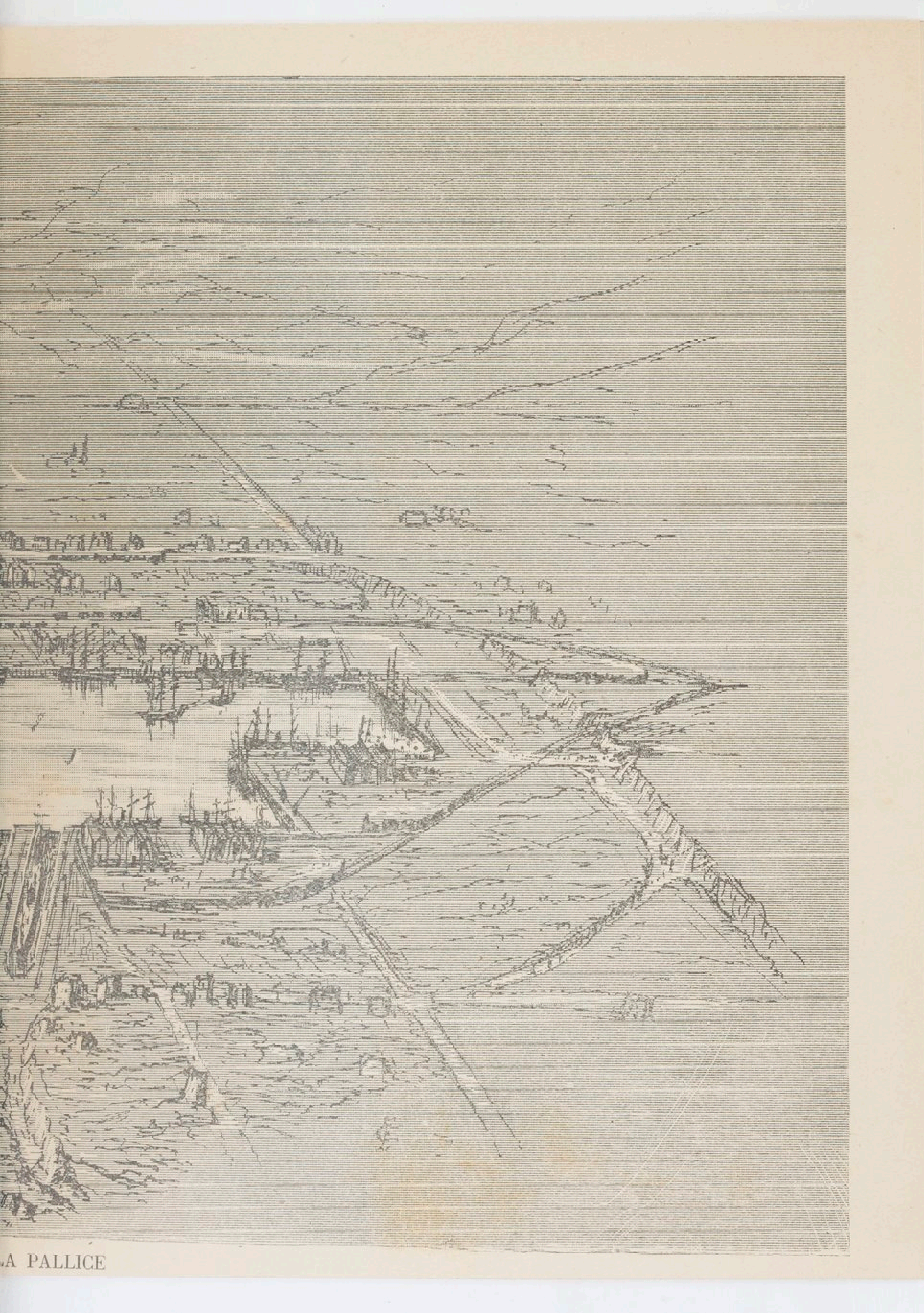
nouveaux, ces implacables conclusions dans le Mémoire qui résuma cette mémorable campagne de recherches. Conclusions implacables, avons-nous dit, avec raison ; car il ressort de cette étude que la digue néfaste de Richelieu, peut-être, un changement dans le régime des courants, sans doute, ont élevé le fonds de notre baie, et que des dépenses considérables devaient être prévues pour conserver, au port de La Rochelle, le chenal d'accès, à sa profondeur naturelle et primitive. Les sondages établissaient l'existence de fonds rocheux, qui nécessitaient des travaux énormes, pour donner, à notre baie, une profondeur correspondant au grand tirant d'eau des navires modernes. Néanmoins, M. Bouquet de la Grye concluait à la possibilité d'établir, à grands frais, un bassin dans le Marais perdu.

Mais une idée de génie avait germé dans l'esprit de l'illustre ingénieur. A quelques brasses de La Rochelle, du territoire rochelais, M. Bouquet de la Grye avait trouvé les grands fonds. C'était au milieu de ce pertuis, où, instinctivement et mûs par l'expérience séculaire, les armateurs de tous les temps envoyaient leurs navires, pour attendre une destination définitive. La rade de La Pallice avait eu, en effet, une réputation justement méritée, celle d'être la plus sûre de l'Océan, depuis l'Adour jusqu'à la Loire, grâce à ces puissants brise-lames des îles d'Oleron et de Ré.

« Dans le chenal, que nous avons tracé (pour aller au Marais perdu), dit l'illustre ingénieur, avec un accompagnement forcé d'écluses à échelons, nous trouvons la ligne de — 3 mètres, à une distance de 3900 mètres de la tour Saint-Nicolas, la ligne de — 4 mètres à 4600 mètres, la ligne de — 5 mètres à 5400 mètres. Vis-à-vis la Mare-à-La-Besse, les mêmes cotes se rencontrent à 126, 139, 200 mètres de la laisse de la basse-mer qui n'est elle-même éloignée que de 275 mètres du cordon littoral. » Or, derrière ce cordon littoral qui l'obstrue, s'épanouit une sorte de baie, de marécage qui se nomme la Mare-à-La-Besse, vulgaire marais



LE PORT D



.A PALLICE

consacré depuis de longues années à l'unique industrie des écluses à poisson. C'est là, dans cette déclivité de terrain que doit être le nouveau port de La Rochelle.

N'est-il pas en effet plus pratique et plus sensé, de rejoindre la grande mer à La Rochelle par cinq kilomètres de routes ferrées ou autres, d'un entretien facile, que par cinq kilomètres d'un chenal exposé à des envasements continuels, et à un entretien coûteux? N'est-ce pas le cas de grandes villes commerciales, telles que Singapour, Adélaïde, Melbourne, Dunedin, éloignées de trois à huit kilomètres de leurs ports respectifs?

Et poursuivant cette idée, de faire, de la Rochelle, un Liverpool français, M. Bouquet de La Grye voyait dans la Pallice le point de ravitaillement nécessaire des vaisseaux de guerre; puis encore il apercevait, derrière les coteaux de la Pallice, ce marais considérable, où le Port-Neuf avait été jadis créé par l'intelligente initiative des seigneurs de Laleu, et où le trop plein du bassin à flot de la Mare viendrait se dégorger dans toute une série d'immenses bassins, à l'abri de tous les vents; puis encore tous ces établissements maritimes reliés par une voie liquide avec Paris, le centre de la France et le centre de l'Europe, par toute une succession de canaux s'amorçant au canal de Marans.

Nous devons dire, à l'honneur de la Chambre de commerce et de la Municipalité, que ce projet grandiose fut accepté avec enthousiasme. Et ce n'est que justice d'inscrire ici les noms des hommes aux idées larges, qui dirigeaient alors nos destinées. C'étaient, à la Ville, en 1876-1877, MM. Beltremieux, maire, Dor et Chapron, adjoints; à la Chambre de commerce, MM. Théophile Babut, président; G. Admyrault, vice-président; F. Delmas, secrétaire-trésorier; E. Bonneau, G. Garreau, W. Morch, A. d'Orbigny, A. Pellevoisin, Th. Vivier; au Conseil général, MM. Emile Delmas, Bisseuil et Barbedette.

Est-il aussi besoin de rappeler le concours si bienveillant de M. Dufaure, président du Conseil?

Mais en dehors de La Rochelle, le principal ouvrier de l'œuvre de la Pallice fut M. de Freycinet, alors ministre des travaux publics. Une courte visite, le 24 septembre 1878, dans ce marais abandonné et sur cette rive sauvage, suffit à la rapidité de conception de M. de Freycinet, pour faire apprécier à quel point l'intérêt national lui-même était intéressé à la réalisation d'un pareil projet, qui faisait de La Rochelle, au moyen de lignes de fer sagement distribuées, comme la vedette avancée du commerce européen, — la tête commerciale d'une notable portion de la France et de l'Europe centrale tout entière.

Les publicistes et les économistes furent bien vite frappés de la grandeur et de l'utilité de l'idée. Nombre d'esprits distingués lui accordèrent leur appui. La presse en général lui fut favorable, et, à La Rochelle, c'est au *Courrier de la Rochelle* que la campagne la plus vigoureuse fut entreprise pour la réalisation de ce beau rêve.

On a dit que la création du nouveau port avait soulevé, à La Rochelle même, de nombreuses objections, pendant la période des études préparatoires et des avant-projets.

Il faut réduire cette assertion à sa juste valeur. C'est vrai, il y eut quelques oppositions, mais elles n'émanèrent d'aucuns de nos corps municipaux, d'aucunes de nos assemblées délibérantes. Les objections prirent corps et furent comptées et déterminées, lors de l'enquête d'utilité publique. Elles peuvent se ranger en deux groupes bien distincts.

La première catégorie des opposants formait un groupe serré autour de leur chef, un très honorable commerçant de La Rochelle, qui, à une très grande bonne foi, à une passion réelle pour les intérêts de sa ville natale, joignait le tort de croire à la simplicité du problème à résoudre. Cet honorable commerçant était opposé au projet du bassin de la Pallice. Pourquoi? on ne démêle pas nettement, dans le mémoire qu'il publia en 1879, la cause de cette opposition, si ce n'est, pour le nouveau port, l'éloignement de cinq

kilomètres qui paraissait excessif à un citadin promenant surtout ses loisirs de la Grosse-Horloge au chantier de construction. « D'un côté, dit en effet l'auteur du contre-projet, M. Dayras, une côte sauvage, déserte, battue par la tempête, envahie par les galets, à plus de cinq kilomètres de la ville, où tout est à créer ; — de l'autre, une baie immense et sûre, des bassins splendides, une population maritime, nombreuse et active, des ressources inépuisables ; d'un côté, tout ; de l'autre, rien. »

Tout ! c'est vrai, si l'on jette les yeux sur le plan monumental remis au Conseil général. Cet ensemble, en vérité, est merveilleux de conception ; nous ne dirons pas d'invention, car l'auteur n'a rien inventé. C'est encore le *Port de Salut*, le projet dythirambique de Ganet père, né au contact des Sociétés enthousiastes et populaires de La Rochelle, en 1792. Il faut même, comme nous l'avons écrit, remonter un peu plus haut, pour rencontrer ce rêve, qui consistait à utiliser la digue de Richelieu pour circonscrire le port.

Et alors, nous voyons s'épanouir un magnifique projet, travail de cabinet qui, semblable aux thèses des philosophes rêveurs, va malheureusement de l'inconnu au connu. Etant donné, en effet, la possibilité de faire franchir à un transatlantique, à un cuirassé, l'ouverture de la digue, rien n'est plus facile que de disposer dans la baie, dans le Marais perdu, des ports de refuge, des bassins de cuirassés, des bassins de transatlantiques, d'y développer un outillage merveilleux qui rappelle les *Mille et une nuits*, et qui justifie l'enthousiasme de quelques-uns.

Mais il n'y a qu'un pas à franchir, qu'un problème à résoudre, qu'une difficulté à vaincre, l'entrée du cuirassé ou du transatlantique.

Or pour cela, il faut deux choses : 1° Trouver les grands fonds qui permettent aux colosses de la mer d'arriver au pas indiqué ; 2° empêcher les vases de rentrer dans le chenal et dans la baie, et de s'y déposer, comme elles le font actuellement.

C'est sur ces points que l'auteur s'est trop fié aux conversations et aux propos en l'air, au lieu de s'en rapporter aux observations scientifiques.

Au premier obstacle, M. Dayras oppose un remède bien simple : aller chercher les grands fonds, puisque les grands fonds ne sont pas venus ; la réponse de Mahomet pour la montagne. Mais M. Bouquet de la Grye a prouvé que les fonds de — 3 mètres sont à une distance de 3900 mètres de la tour Saint-Nicolas, la ligne de — 4 mètres, à 4600 mètres, celle de — 5 mètres, à 5400 mètres ; c'est donc à cette distance qu'il faut rejoindre les grandes profondeurs, par le moyen d'un chenal. Car enfin, si le port n'est pas accessible, pour les grands navires, à toutes marées, c'est l'obligation pour ces navires de se réfugier quelque part en attendant l'heure propice. Et où cela? dans cette rade de la Pallice que l'on combat si énergiquement, mais qui est le refuge traditionnel de la navigation sur nos côtes.

M. Dayras d'ailleurs se contente de peu, $2^{m}50$ au-dessous du radier actuel du port extérieur qui est à — 0,93, ce qui donne — 3,43. A cette cote, les cuirassés n'entreraient pas en tout temps, et quelques-uns jamais.

La Pallice au contraire touche aux fonds de — 5^{m}, cote de son avant-port, et le radier de son bassin est à — 4.

Au second obstacle, l'auteur oppose le fruit des observations des artistes à la recherche du pittoresque. C'est moins technique que les observations de M. Bouquet de la Grye, mais, en vérité, bien moins compliqué. Ici nous ne sommes plus dans les *Mille et une nuits*, mais dans les *Mille et un jours :* il suffit de monter sur la tour Saint-Nicolas ou la tour Saint-Sauveur, et de là, si l'observateur porte ses regards vers le large , « au commencement du flot, il verra que l'eau qui contourne la côte et entre dans la baie de La Rochelle, est de couleur jaunâtre, chargée de vase jusqu'à environ 500 mètres des falaises, tandis que l'eau qui se trouve au delà de cette distance, est claire, et possède cette belle couleur verte que

l'on appelle vert de mer. » Et alors, c'est bien simple ; il faut aller chercher l'eau verte pour notre port, et rejeter l'eau jaune sur les rivages voisins.

Ne vous semble-t-il pas, lecteur, que nous tombons dans le roman ? Le vert de la baie ne vous rappelle-t-il pas la fine comédie du *Caprice* d'Alfred de Musset, où tout est bleu, toujours bleu ? Les petites boîtes de M. Bouquet de La Grye sont là pour vous dire qu'il ne faut pas se fier aux apparences, que les plus beaux fruits ont souvent le cœur rongé, et qu'elles, les petites boîtes, se sont remplies de vase, même au milieu de ce vert séducteur.

Et puis enfin, on ne pense pas à tout. Il y a le quart d'heure de Rabelais.

Et quand les hommes d'art et de science qui veillent aux destinées de nos ports, sont appelés à donner leur avis, ils viennent, par la voix si autorisée de M. Thurninger, vous dire que, pour ce joujou grandiose, évalué, par ses auteurs, à 16.440.000 francs seulement, il faudrait une dépense de première mise de 72 millions, au minimum, supérieure à la dépense nécessitée par la digue de Cherbourg, et que le dévasement annuel excèderait 2 millions de francs.

Que l'auteur du projet et le lecteur nous pardonnent d'avoir tant insisté. Au premier, nous dirons qu'au regard des questions scientifiques, la bonne volonté et le dévouement à son pays dont il a certainement fait preuve, ne sont pas tout ; il faut laisser aux hommes spéciaux, l'étude des questions spéciales ; — au second, qu'il était utile de rappeler, en quelques mots, un projet irréalisable ; il ne faut pas en effet qu'un seul Rochelais puisse jeter la pierre à ceux qui ont fait de l'exécution du projet de La Pallice, l'unique but de leurs efforts et de leur énergie ; il ne faut pas qu'un seul s'imagine que La Rochelle pouvait trouver, ailleurs qu'à La Pallice, la réalisation de ses rêves d'avenir.

A côté des contre-projets, il y avait les objections du petit commerce qui, uniquement préoccupé d'un résultat prochain, voyait dans la création d'un port, à cinq kilomètres de la ville, le dépla-

cement de sa petite industrie ; idée étroite et qui devait céder le pas à l'intérêt général ; idée fausse, quand on songe que l'absence d'un troisième bassin aurait eu pour résultat évident de faire péricliter, même à La Rochelle, ce petit commerce de détail.

Que dirons-nous enfin de ce capitaine au long cours qui reprochait au rapport de M. Bouquet de La Grye de cacher des intentions belliqueuses sous son apparence utilitaire ? « Ma conviction est, disait-il, que du moment où vous aurez ce bassin en eau profonde, il restera, très peu de temps, mixte, c'est-à-dire recevant des navires de l'Etat et des transatlantiques, parce que ces derniers en seront expulsés par les premiers. » Crainte chimérique, à laquelle on peut répondre, comme l'a fait alors, avec à propos, une plume autorisée : « Si les transatlantiques sont expulsés du bassin, c'est sans doute qu'ils y seront entrés ; — s'ils y sont entrés, c'est que notre port sera prospère ; — s'il y a conflit entre la marine marchande et celle de l'Etat, on créera des quais plus considérables, l'espace ne manquera pas, et plaise à Dieu que les quais deviennent insuffisants »

Les oppositions furent donc réduites à néant par la masse et l'importance des avis favorables, et par la décision de la commission d'enquête. La loi qui déclara le port de La Pallice d'utilité publique, est du 2 avril 1880. La dépense s'élevait à 14.500.000 francs. Nous verrons, dans un chapitre spécial, quels moyens financiers furent imaginés pour couvrir la dépense. Ici nous n'avons à retenir qu'une chose, c'est que l'on se servit, à un moment donné, de la combinaison financière pour combattre le port de La Pallice.

Il était intervenu entre l'Etat et la Ville une convention, d'après laquelle celui-là s'engageait à créer le port, dans des conditions arrêtées contradictoirement, à fournir pour cela 2 millions par an jusqu'à concurrence de 12.700.000 francs, à la condition que la Chambre de commerce et la Ville fournissent le reste, soit 1.800.000 francs. Les parties étaient donc liées. La Ville et la Chambre de commerce exécutèrent l'engagement ; il en fut de même de l'Etat

jusqu'en 1884. En cette année, La Rochelle vit se renouveler un fait qui a bien souvent attristé sa vie communale des époques historiques. Est-il besoin de rappeler, en effet, combien de fois l'échevinage rochelais vit fouler aux pieds ses privilèges? Ces privilèges étaient nés, eux aussi, d'un engagement réciproque, par lequel La Rochelle avait promis assistance à son suzerain, devenu plus tard son souverain, à la condition que le suzerain ou le souverain lui laissassent le soin de s'administrer elle-même. Combien de fois les officiers royaux ne cherchèrent-ils pas, dans leurs excès de zèle pour le pouvoir, à rompre ce contrat et à violer les privilèges?

En 1884, La Rochelle revoyait ces mauvais jours. La foi promise était violée; les sacrifices, faits en pure perte. La Rochelle avait tenu ses promesses, l'Etat ne tenait plus les siennes. Un ministre réduisait d'un trait de plume l'allocation budgétaire; de 2 millions, cette allocation tombait à 800.000 francs. Un particulier aurait pu en appeler à la justice; La Rochelle, point. Comme jadis, elle était livrée au bon plaisir d'un homme puissant ou du pouvoir. A ses réclamations légitimes, on répondait que le budget ne pouvait donner davantage. Il est vrai qu'on proposait un remède, mais quel remède! Ajourner les travaux les plus importants; diminuer la largeur de l'entrée, les dimensions de l'avant-port, la longueur du chenal qui ne rejoindrait plus les fonds de — 5 mètres. Ce remède, c'était le retour en arrière, l'amoindrissement brutal du projet. Bordeaux pouvait désormais dormir tranquille; ses transatlantiques ne songeraient plus à accoster les quais de La Pallice. Pour compléter l'œuvre néfaste, les conventions désorganisaient, au point de vue commercial, nos lignes de chemins de fer. M. de Freycinet avait rêvé une ligne unique, celle de l'Etat traversant la France de l'ouest à l'est; celle ligne était disloquée par l'interposition de tronçons appartenant à d'autres compagnies. La Rochelle était tête de ligne de l'Orléans sur Paris; la compagnie d'Orléans lui était enlevée avec le tronçon de La Rochelle à Poitiers réuni aux chemins de fer de l'Etat.

De 1879 à 1884, la Municipalité rochelaise avait changé plusieurs fois de chefs ; elle avait vu se succéder M. Beltremieux, M. Dor, M. Vivier, adjoint faisant fonction de maire, qui, tous, avaient soutenu, avec ardeur et intelligence, les intérêts du commerce et du port. En mai 1884, pendant que M. Morch était président de la Chambre de commerce, la Municipalité rochelaise fut reconstituée avec M. Emile Delmas, maire, MM. Brard et Couneau, adjoints. Cette lutte, contre les obstacles budgétaires, fut vive. Mais la ténacité et l'énergie du maire de La Rochelle et du président de la Chambre de commerce l'emportèrent sur la résistance ministérielle. Le crédit descendu à huit cent mille francs remonta à un million et finit par reprendre ses allures régulières. Les destinées du port ne devaient plus éprouver de fluctuations sérieuses. De ci de là, quelques difficultés se présentaient encore, mais se heurtaient à la ferme volonté de la Municipalité d'arriver au but, dans le délai déterminé par le projet primitif.

Au cours des difficultés surgies en 1884, un mot étrange avait été prononcé. A la députation, envoyée par la Municipalité et la Chambre de commerce, et qui invoquait l'intérêt national pour l'achèvement du port de la Pallice dans les conditions prévues, on avait répondu qu'il n'y avait pas là d'intérêt national, mais que cet intérêt national se retrouvait uniquement à Bordeaux, à Nantes, au Havre et à Marseille.

Etrange conception de l'intérêt national ! Eh quoi, si cet intérêt existe pour un port créé au nord ou au sud, au nord-ouest ou au sud-est, il n'y aura pas d'intérêt national pour un grand port créé au centre ? Et cependant, il n'y qu'à jeter les yeux sur une carte de la France pour se convaincre du contraire. Que les marchandises débarquées à Bordeaux soient à destination du nord ou du nord-ouest, elles auront de grandes distances à parcourir jusqu'à leur destination. Il en sera de même pour les marchandises destinées au sud ou au sud-ouest, quand elles seront débarquées

à Saint-Nazaire. On pourrait en dire autant pour Marseille et le Havre, placées aux deux extrémités d'une ligne de 1081 kilomètres. La distance moyenne de ces deux points est de 500 kilomètres. Mais le point principal de cette ligne est Lyon, et par Lyon, l'Est et la Suisse. Or Lyon n'est qu'à 600 kilomètres de La Rochelle, quand il est à 726 kilomètres du Havre.

La Rochelle est le point médian de la côte océanienne de la France, par rapport aux points compris entre l'Adour et la Manche, entre la Méditerranée et Dunkerque ; il est donc le plus favorablement placé.

Il n'est pas besoin de longs commentaires pour établir le fait ; il suffit de mettre en regard les chiffres de la distance de Paris, et à plus forte raison du centre, à tous les ports de l'Océan.

La Rochelle est à 483 kilomètres de Paris ; Brest, à 578; Lorient, à 554 ; Saint-Nazaire, à 491 ; Bordeaux, à 586.

Les intérêts locaux des grandes villes sont respectables , mais les intérêts généraux de la France le sont aussi , et la France entière, au point de vue de la facilité des communications et de la distance moyenne du point de départ au point d'arrivée , trouvera à La Rochelle des conditions qui n'existent nulle part ailleurs.

Si, d'autre part, on tourne ses regards vers la mer, n'apparaît-il pas, cet intérêt national, dans l'urgence d'ouvrir à la grande navigation la rade la plus sûre , le point le plus abordable de la côte océanienne, depuis la Bretagne jusqu'à l'Adour ? N'y a-t-il pas un intérêt qui dépasse les horizons rochelais , à offrir aux marins exposés aux tempêtes, la retraite assurée que leur refusent souvent l'entrée tourmentée de la Gironde, l'entrée sablonneuse de la Loire, la violence des flots de la Manche.

L'intérêt national a fait du port de La Rochelle, pendant six à sept siècles, et tant que la navigation y. a trouvé des profondeurs suffisantes, le port le plus apprécié de la côte de l'Océan ; les mêmes

causes y produiront les mêmes effets, avec le havre ouvert à la grande navigation qui prend aujourd'hui des proportions nouvelles.

L'entreprise a eu le sort de toutes les entreprises humaines, elle a eu à lutter contre des passions, et des intérêts différents ou ennemis ; mais elle approche de la réussite complète.

Aujourd'hui l'ébauche est achevée, chaque coup de pinceau va donner aux établissements de La Pallice une forme nette et définie. Il n'est pas jusqu'à cette crainte illusoire de voir deux villes distinctes exister, l'une à La Rochelle, l'autre à La Pallice, qui s'évanouisse à son tour.

Les fortifications s'ouvrent pour laisser passer de nouvelles voies qui relient le port à La Rochelle ; un adoucissement est apporté aux servitudes militaires par le classement de la place dans une nouvelle catégorie ; de tous côtés les cottages s'élèvent, comblant ainsi le nu du terrain, entre les deux points extrêmes. La route nationale n° 22, directe entre les deux ports, se crée à son tour. Puis la Municipalité développe autour des bassins un réseau considérable de rues et de chemins, qui faciliteront la circulation et multiplieront les emplacements destinés à des constructions, sortant déjà de terre de tous les côtés.

Il n'est que justice, avant de passer à la description de l'établissement maritime de La Pallice, et après avoir décrit les efforts faits pour la réalisation du projet, de dire quels ont été les collaborateurs éminents et dévoués de M. Bouquet de La Grye dans cette œuvre considérable.

Les premiers projets ont été dressés par M. Thurninger, qui les dirigea jusqu'au 16 mai 1885, comme ingénieur ordinaire, sous les ordres de M. de Beaucé, ingénieur en chef. A cette date, M. de Beaucé, nommé inspecteur général honoraire, fut remplacé par M. Potel ; et M. Thurninger, nommé ingénieur en chef, céda la

direction des travaux à M. Coustolle, ingénieur ordinaire, sous les ordres de M. Potel.

Deux conducteurs des ponts-et-chaussées ont conservé, depuis l'origine, la conduite des travaux : MM. Cossevin, pour les ouvrages en mer et les travaux extérieurs, et Robin pour les travaux intérieurs.

Les travaux furent exécutés, pour les travaux en mer, par MM. Zschokke, Terrier et Kunkler ; pour les travaux intérieurs, par MM. Defuides, Ferry, Dollot frères et Prévignaud.

DESCRIPTION DU PORT DE LA PALLICE.

Le port de la Pallice gît à 46°12 de latitude nord, et à 4°50 de latitude ouest.

Il a pris la place d'un marais qui a eu la prétention d'être jadis un port. Des pêcheries, des écluses à poisson y avaient de tous temps été installées. Notre honorable collègue de l'Académie de La Rochelle, M. Albert Fournier, a raconté par le menu l'histoire de ce bas fonds, conche pourrie, *conca putrida*, au milieu d'un bois tout en fleurs, comme le sont les bois de chêne de l'Aunis, *nemus floriacense,* ou *boscum floridum ;* la Conche est devenu le fief *Conchat*, puis aujourd'hui le port lui-même. Quant aux moulins du même lieu, mûs par le flux et le reflux, donnés, en 1077, par Isambert de Châtelaillon aux moines de Saint-Cyprien de Poitiers, il n'en a été trouvé nulle trace au cours des travaux de creusement.

L'avant-port de la Pallice est en communication directe avec les fonds de — 5 mètres, et trouve, à mille mètres environ, dans la fosse du Lavardin, les fonds de — 10 mètres; aussitôt se rencontrent encore les profondeurs de — 15, — 20 et — 27 mètres qui vont rejoindre le

pertuis d'Antioche, à l'ouest, la rade des Trousses et la Charente, au sud et au sud-ouest. En dehors de l'avant-port, il existe donc dans la rade même, un refuge assuré de six cents hectares.

L'île de Ré forme, par sa masse, un immense brise-lames contre la violence des flots dans l'ouest, et l'île d'Oleron rend le même service pour les coups de mer du sud-ouest. Le Peu-Breton, lui-même, rocher gisant entre l'île-de-Ré et l'Aiguillon, contribue à amortir la force des courants.

A l'objection que l'exiguité du pertuis Breton doit amener forcément des courants violents, il a été répondu victorieusement par M. l'ingénieur en chef, Thurninger, au moyen d'une comparaison faite entre les courants de la Pallice et ceux de Saint-Nazaire. Les chiffres en sont empruntés au *Pilote des côtes ouest de France*, ouvrage publié par le Dépôt de la Marine : « Courants de la Pallice. — A basse mer de sizygie, le courant file 1 nœud et porte entre la tour de Chauveau et la tour balise de Lavardin. Il ne détourne qu'à 1 heure de flot et porte alors à l'est ; puis à une heure et demi de flot, il passe au nord dans la direction de l'Aiguillon, vitesse 1 nœud 7.

« Au moment de la pleine mer, on a encore 1/2 nœud de vitesse dans la même direction. Le courant détourne peu après la pleine mer et porte un peu plus au sud qu'au moment de la basse mer. La vitesse maximum du jusant a lieu une heure avant la basse mer.

« Courants de Saint-Nazaire. — Le jusant qui atteint à Saint-Nazaire, 5 nœuds en vives eaux, lorsqu'il y a de la crue, porte sur les Vignettes et sur les Marais, ce qui est souvent dangereux pour les navires, si on n'a pas un vent bien établi ; il porte aussi sur la pointe de l'Aiguillon et sur la bouée de l'Evre.

Le flot n'est en réalité dangereux dans la rade de Saint-Nazaire que s'il entraine les navires sur la partie basse de la rade. »

Conclusions : L'approche du port peut être quelquefois dangereuse, à Saint-Nazaire, à la Pallice jamais ; en temps ordinaire, une

vitesse de courant de 5 nœuds, n'est pas un danger à Saint-Nazaire. Comment une vitesse maximum de 1 nœud 7 pourrait-elle être inquiétante à la Pallice ?

Est-il en somme plus remarquable situation ?

Venant de la haute mer, le navigateur est guidé, dans les approches de La Rochelle, par le ponton *phare de Rochebonne*, mouillé à l'Est du plateau de ce nom, puis, à l'entrée du pertuis d'Antioche, par les phares des Baleines, à l'île de Ré, et le phare de Chassiron, à l'ile d'Oleron. Point de barres, nul banc de sable, point de modifications brusques dans le régime de la côte, immuable depuis un temps immémorial, comme on peut le voir dans les observations du capitaine Remigereau, conservé à la bibliothèque de la ville ; ni les difficultés de l'entrée en Gironde, ni celles des abords de l'embouchure de la Loire. Plus la mer est grosse, plus le vent est violent, plus les vaisseaux ont intérêt à fuir la lame et la tempête, à se refugier à la Pallice, et à mettre, entre eux et la tourmente, les îles de Ré et d'Oleron. Est-il un point plus favorisé sur nos côtes françaises de l'Océan ? Et n'est-ce pas une idée de génie, d'avoir conçu un tel projet, d'offrir un port de refuge pareillement situé, un honneur de l'avoir exécuté ?

Le port de La Pallice se compose d'un bassin à flot, d'un avant-port, de deux cales de radoub et d'un bassin d'épanouissement.

Tout au devant, à toucher les fonds de — 5 mètres, s'ouvre, par une passe de 90 mètres, l'avant-port d'une superficie de cent vingt-cinq mille mètres carrés. Sa profondeur est celle des fonds qui l'avoisinent, soit — 5 mètres au-dessous des plus basses mers. Cette profondeur donne :

En mortes eaux	à basse mer : 7^{m}. à haute mer : 9^{m}70.
En vives eaux	à basse mer : 6^{m}. à haute mer : 10^{m}80.

Elle sera suffisante pour donner accès, à toute heure de marée,

aux bateaux pilotes, aux remorqueurs et aux navires de petit tonnage.

Cet avant-port est circonscrit, au nord, par une jetée circulaire de 433 mètres, qui se prolonge au loin sur la côte, et le garantit contre l'envahissement des galets ; au sud, par une autre jetée de 626 mètres, reliée aux quais par le moyen de ponts jetés sur des piles, disposition qui permet aux légères embarcations, aux bateaux de pêche, aux bateaux pilotes de pénétrer dans la chambre d'épanouissement, d'une surface de quarante mille mètres carrés.

La construction des jetées de l'avant-port a constitué le travail le plus difficile et le plus remarquable de tout l'ensemble du port de La Pallice. Il fallait, en effet, aller jusqu'aux fonds de — 5 mètres, en pleine eau, chercher la base de ces jetées, puis éviter, dans les fondations, des empâtements sur lesquels les navires auraient pu s'échouer ou se briser. On fut donc contraint d'établir directement les fondations dans le roc, et, pour cela, de déblayer dans des conditions aussi désavantageuses que possible, 134 000 mètres cubes de rocher.

Le système adopté pour ces travaux sous-marins par MM. Zschokke et Terrier consistait dans l'emploi d'un caisson mobile, en tôle, échoué sur le fond, et convenablement lesté ; pour éviter l'introduction de l'eau, l'intérieur était rempli d'air comprimé. Dans cette énorme cloche à plongeur, l'ouvrier pouvait travailler à sec, sinon à l'aise, car il en était réduit à respirer un air soumis à une pression considérable.

Dans ce travail, il n'y avait ni trêve ni répit. Les machines établies à la côte fournissaient, jour et nuit, l'air chargé de maintenir le vide, et l'électricité destinée à porter la lumière dans ces fonds ténébreux. C'était une bataille grandiose livrée par la science aux éléments déchaînés, à la puissance de la tempête ou à la violence des flots. Vous souvient-il de ce jour néfaste, du 6 mars 1885, où la science fut vaincue par la matière, et où la petite église de Laleu vit vingt-deux cercueils alignés sur ses dalles, au

milieu d'une population morne et justement attérée? Surpris dans leur travail, au milieu des horreurs de la nuit, par une effroyable tempête, les pauvres ouvriers crurent trouver un refuge dans la cheminée d'accès du caisson et furent balayés comme un fétu. Souvenir lamentable ! Mais le lecteur nous saura gré de l'avoir un instant arraché à la joie du succès, pour jeter un coup d'œil de pitié sur ces intéressantes victimes du devoir et de la misère.

L'avant-port est séparé du bassin à flot par une écluse à sas, également au niveau de —5. Il devrait y en avoir deux parallèles, une grande et une petite ; la grande seule a été faite, mais la place a été ménagée pour la petite écluse, pour le cas où il serait nécessaire de l'ouvrir.

La largeur de l'écluse entre les portes est de 22 mètres ; la longueur utile du sas a 165 mètres; cette écluse est fermée au moyen de portes d'ebbe et de flot.

Tous les navires, sauf quelques cuirassés, ont moins de 22 mètres de largeur ; quelques paquebots atteignent 160 à 170 mètres de longueur ; la plupart pourront donc user du sas, même en dehors des heures de pleines mers ; tous pourront, avec le flot, pénétrer dans le bassin.

Le bassin se compose de deux parties, ayant ensemble 700 mètres de longueur : un premier rectangle, de 400 mètres de longueur sur 200 mètres de largeur ; un second, de 300 mètres sur 120. La superficie totale est de cent dix mille mètres carrés ; le développement des quais, de 1800 mètres, leur largeur, de deux cents mètres.

Au quai sud, viennent s'armorcer deux cales sèches pour le radoub des vaisseaux. Les dimensions de ces établissements correspondent à celles des deux écluses dont l'une est faite, et l'autre, prévue.

La plus grande cale a 165 mètres de longueur sur 22 mètres de largeur ; son radier est à la cote de — 3.50.

La plus petite a une longueur de 104 mètres sur une largeur de 14 mètres ; son radier est à la cote de — 2.50.

Les cales doivent se fermer au moyen de bateaux portes qui viennent s'appliquer contre l'ouverture, et se vider par des machines d'épuisement.

Autour du bassin se développent des quais de deux cents mètres de largeur divisés actuellement en deux zones ; la première, de cent mètres de largeur, en contact immédiat avec le bassin, est actuellement déblayée ; elle est destinée à recevoir divers établissements dont les projets ne sont pas tous encore complètement élaborés.

En première ligne, ce sont les voies ferrées qui sont établies par l'administration des chemins de fer de l'Etat. La voie arrive, de La Rochelle, par l'extrémité est du bassin. Là, elle se bifurgue, et deux réseaux enserrent le bassin. La gare sera élevée sur le quai nord; elle est provisoirement établie sur les quais de première zone, mais un vaste espace de la seconde zone, à l'angle nord-est, est réservé pour y créer une grande gare maritime. Pour diminuer, dans les nombreuses voies ferrées destinées au service du port, la quantité des plaques tournantes, on a disposé un système spécial de croisements de rails connu sous le nom de bretelles.

Sur la première zone, s'étend également un grand boulevard amorçant ses deux bras avec la route nationale n° 22 ; sous cette voie, sont disposés de grands collecteurs d'égoût, destinés à jeter à la mer, en dehors du bassin, toutes les eaux qui seront amenées des quais ou des coteaux avoisinants.

Un second boulevard forme la limite des terrains privés et de la seconde zone ; mais comme il y aura une grande différence de niveau entre cette route et les quais (5^m au maximum), des rampes d'accès sont ménagées dans les terre-pleins, non encore déblayés, de cette seconde zone.

L'éclairage du port de la Pallice se fera ou moyen du gaz et de l'électricité ; au moyen du gaz produit par les usines de La Rochelle,

et emmagasiné en partie dans un établissement spécial qui est construit à côté des bureaux du port. Ce même gaz servira à produire l'électricité employée dans 32 grandes colonnes en fer de 8 mètres de hauteur, distribuées autour du bassin. Les 32 lampes à arcs qui y seront placées, éclaireront le port dans toute son étendue et faciliteront le déchargement des marchandises pendant la nuit. Il sera même possible d'atténuer, par une simple manœuvre d'appareils, à l'usine centrale de La Rochelle, l'éclat lumineux de la masse, pour le reporter sur telle ou telle colonne particulièrement utile pour le déchargement d'un navire; il sera également possible de porter d'une colonne quelconque jusque dans l'intérieur des navires en déchargement, l'emploi de l'éclairage électrique.

Les établissements qui sont créés ou le seront vraisemblablement autour du port de la Pallice sont les suivants :

Première zone. Sur le quai nord, les bureaux du port déjà existants vis-à-vis de l'écluse. A leur suite, le bureau de la Douane, le bureau de l'Inscription maritime.

Puis de grandes halles affectées au dépôt provisoire des marchandises. Cet établissement se composera de grands magasins à double pignon faisant face à la mer, ouverts du côté du bassin, fermés du côté nord; sa largeur sera de 45 mètres, sa longueur indéfinie; cependant elle est prévue à 200 mètres. Pour l'instant, la Chambre de commerce n'en exécute toutefois qu'un quart, de 22m50 sur 50. Les marchandises seront autorisées à y séjourner momentanément, moyennant un droit arrêté provisoirement à 0 fr. 10 centimes par mètre carré et par jour; ou 10 francs par jour, par compartiment de 200 mètres carrés environ. Ces magasins seront établis aux frais de la Chambre de commerce de la Rochelle, qui percevra les droits pour couvrir les frais de premier établissement, d'entretien, de gardiennage, etc.

Sur le quai nord, à l'angle nord-est, la Ville de la Rochelle

établit, à ses frais, l'entrepôt réel des Douanes, qui aura 126 mètres de longueur sur 33 mètres de largeur maximum. Les droits perçus seront légèrement inférieurs à ceux établis aux entrepôts de Bordeaux et de Saint-Nazaire.

Dans l'outillage prévu, il y a en outre quatre grues à vapeur, roulantes, de 1500 kilogrammes chacune. Ces grues sont installées par la Chambre de commerce, avec faculté de les louer aux particuliers. Le tarif probable de cette location peut se ramener à plusieurs systèmes, au choix du locataire : 1° 6 francs pour chaque heure de jour, en conformité du règlement de la douane, avec minimum de garantie d'une demi-journée de travail, soit 30 fr. ; 2° 0 fr. 60 par 1.000 kilogrammes de marchandises chargées ou déchargées, à la condition que le poids des marchandises chargées ou déchargées atteigne 100.000 kilogrammes au minimum ou 60 fr. par jour de dix heures. Le déplacement des grues est en outre payé 10 fr. pour chacune d'elles. Pour les heures non réglementaires de la douane et les jours non ouvrables, les prix de location sont portés de 6 à 8 fr. par heure ; de 0 fr. 60 à 0 fr. 80 pour les 1.000 kil. ; de 30 à 40 fr. pour les 5 heures de travail ; de 60 à 80 fr. pour les nuits ou les jours non ouvrables ; les frais de déplacement s'élèveraient, dans ce cas, de 10 à 15 fr.

Le montant des locations est abandonné à la Chambre pour la couvrir des frais de premier établissement, d'entretien et de main d'œuvre, mais ne devra jamais constituer un bénéfice pour la Chambre de commerce. Les bénéfices, s'il y en avait, donneraient lieu au perfectionnement ou à l'augmentation du matériel ; ou bien encore à une diminution des tarifs. Le droit d'établir ces grues, pour la Chambre de commerce, n'est pas exclusif d'un droit analogue pour les compagnies ou les particuliers ; ceux-ci ne pourraient toutefois être autorisés qu'à en user pour leurs propres navires ; mais pour le cas où ils seraient disposés à les louer, ils seraient soumis, comme la Chambre de commerce, à des autorisations préalables et une réglementation particulière.

Le Ministère de la Marine étudie, en ce moment, les conditions de l'installation, au port de La Pallice, d'une station de torpilleurs.

Cette station se composerait : 1° d'un bâtiment ou magasin, de 65^{m}50 de longueur sur 11^{m} de largeur, placé à l'angle de la jetée nord et du brise-lames de l'avant-port, dans la direction du fort Saint-Marc ; 2° d'une affectation, au débarquement de ces bateaux, de cinquante mètres du quai de cette jetée nord à son angle intérieur ; 3° d'un gril de hâlage, au même point, mais sur le plan incliné du brise-lames. Au devant de ces établissements, serait réservé un espace suffisant pour le stationnement de huit torpilleurs.

Plusieurs compagnies ou sociétés maritimes ont déjà retenu des places définies au long des quais. Nous pouvons citer la partie du quai sud, située entre les cales sèches et le retour du premier rectangle, affectée aux bateaux de la *Compagnie générale transatlantique ;* — le retour de ce même rectangle, affecté à ceux de la *Compagnie générale à vapeur à hélices du Nord.*

Seconde zone. — Sur la seconde zone, sur le quai nord, derrière le bureau de la douane est déjà fixé l'emplacement d'une caserne des douanes.

Une grande parcelle, à l'angle nord-est est réservée, comme nous l'avons dit, pour créer plus tard une grande gare maritime ; une autre, pour l'administration de la marine, une autre encore, par la ville. Neuf parcelles seront vraisemblablement mises à la disposition de la Chambre de commerce. L'une d'elles, placée derrière le bureau de l'Inscription maritime, et voisine de la caserne de la douane, va être disposée en magasin général, où les marchandises pourront séjourner. Ce magasin sera peut-être assimilé aux docks commerciaux organisés pour faciliter le prêt sur gage et warrant. La surface de cette parcelle est de 2.750 mètres carrés ; 1.000 mètres seulement seront couverts et clos.

Quant aux autres parcelles, au nombre de neuf, qui constituent aujourd'hui des terre-pleins, elles seront peut-être louées à l'in-

dustrie privée, à la condition que cette industrie ait un caractère maritime se rattachant à la navigation du bassin.

Le port de la Pallice tel qu'il vient d'être créé, peut suffire à un mouvement commercial de 7 à 800,000 tonneaux. Nous avons vu, que, pour le cas où le commerce rochelais prendrait une extension plus considérable encore, M. Bouquet de La Grye avait conçu le grand projet de transformer le marais du Port-Neuf en un immense bassin, et l'avant-projet dressé par M. Thurninger contient de cet établissement un curieux profil. Les deux ports seraient mis en communication au moyen d'un chenal qui couperait les coteaux de Saint-James sur une longueur approximative de 1,200 mètres. On a également menagé, dans la construction du bassin, la possibilité d'un agrandissement dans la direction de l'Est.

Mais déjà aux 7 ou 800,000 tonneaux que le port de la Pallice peut recevoir, on peut ajouter les 300 à 400,000 tonnes qui peuvent débarquer au vieux port de La Rochelle. C'est donc, au bas mot, un million de tonnes qui peuvent s'y embarquer et débarquer annuellement, si les affaires s'y portent, entraînées par les facilités offertes à la grande navigation.

Ces marchandises ne sont pas faites toutefois pour demeurer ni être utilisées à la Rochelle. Les ports péricliteraient bien vite, si leur commerce était uniquement en rapport avec leurs propres besoins et leur consommation locale. Les grands ports sont, tout d'abord, des lieux de transit, de grands marchés où le commerce est attiré par des voies de communications nombreuses et faciles, — tels que les emporium, les entrepôts des anciens.

En sera-t-il ainsi de La Rochelle? il n'est pas sans intérêt de l'examiner.

Le bassin de la Pallice est mis en communication avec La Rochelle, au moyen de :

1° Une ligne de fer, que relie le bassin avec la gare des chemins de fer de l'Etat, à La Rochelle, après avoir emprunté les douves

du front nord de la Ville. Les voies se développent sur les deux côtés du bassin et se réunissent, en une seule ligne, sur le quai est. La gare est placée sur le quai nord.

2° Une route nationale portant le n° 22, partant de l'extrémité sud du quai est, longeant la ligne de fer, à une petite distance, jusqu'à Saint-Maurice, et arrivant directement au port d'échouage de La Rochelle, en empruntant la rue Guiton, élargie sous le nom d'avenue Guiton.

3° Une route vicinale de grandes dimensions, qui sous le nom d'avenue Denfert-Rochereau viendra, par une de ses extrémités, rejoindre les boulevards extérieurs, au nord du bassin, et, à l'autre extrémité, au lieu de la Rossignolette, la route départementale n° 21 de La Rochelle à la Repentie. Cette route, après avoir traversé Saint-Maurice, et changeant son ancien itinéraire, coupe les murs de la ville à l'ouest de la Place d'Armes, et longe cette place, l'Hôpital Aufrédi et la Cathédrale, pour rejoindre la rue Chaudrier (route nationale n° 22.)

A La Rochelle, ces voies se trouvent également amorcées à la route nationale n° 137, de Bordeaux à Saint-Malo, à la route départementale n° 9, de La Rochelle à Luçon, et à un grand nombre de chemins de grande communication et d'intérêt commun.

Par le secours de toutes ces voies, La Rochelle est le port le plus rapproché de la moitié du sud de la Vendée, des départements des Deux-Sèvres, de la Vienne, et de tous les départements que circonscrit la Loire, jusqu'à la hauteur de la ligne de Clermont à Angoulême.

A l'égard du département de la Charente, La Rochelle se trouve dans une position égale à celle de Bordeaux ; et si, pour le département de la Haute-Vienne et Limoges, il y a avantage au profit de Bordeaux, le rapport des distances, de Bordeaux ou de La Rochelle, en s'éloignant vers l'est, l'Auvergne, Clermont, Lyon, la Franche-Comté, devient absolument insignifiant. En ce

qui concerne, la région du nord-est, La Rochelle apparaît dans une situation aussi favorable que Saint-Nazaire, plus favorable que Bordeaux.

La Rochelle occupe donc, à ce point de vue des distances, pour le nord, le nord-est, et l'est, la situation la plus avantageuse.

Un fait démontre surabondamment les avantages de cette position centrale. C'est l'énorme développement du transit de la pêche au port de La Rochelle. Depuis quelques années, et par suite de la multiplication des lignes de fer, La Rochelle est le rendez-vous de tous les bateaux qui se livrent à la pêche sur les côtes de l'Océan. Les jours de fête, d'une part, les jours de gros temps, de l'autre, le havre d'échouage de La Rochelle est plus encombré encore par les pêcheurs étrangers que par ceux du port. Le poisson s'expédie, par quantités énormes dans la France tout entière, depuis Cette et Montpellier jusqu'aux extrémités de l'est et du nord-est. Pour se rendre compte de cet accroissement, il suffit de se reporter au produit du marché au poisson. La première adjudication de cet établissement eut lieu en 1863, pour un prix de 14,000 francs; la dernière, celle qui a cours pour une période de cinq années, a donné 92,000 francs par an.

Ce que nous disions pour La Rochelle au rapport de la France, nous pourrions le dire également en portant nos regards vers la Suisse, l'Allemagne centrale, le nord de l'Italie. Nous ne pouvons mieux faire, sur ce point, que de reproduire le rapport si lucide, rédigé, en 1878, par M. Emile Delmas et M. Lemanissier, au nom du Conseil municipal et de la Chambre de commerce.

« Si l'on jette les yeux sur la carte d'Europe, il est facile de constater que le port de La Rochelle n'est pas sensiblement plus éloigné des régions centrales que les ports allemands situés sur la mer du Nord.

» Or c'est par les ports d'Anvers, Brême, Lubeck, Hambourg, que les produits des deux Amériques et de l'Australie, les cotons, les

laines, les sucres, les riz, les cafés, les soudes, les grains, les cuirs, empruntant, soit des voies de fer, soit les canaux, descendent jusque dans les Etats de l'Allemagne du Sud, l'Alsace, la Suisse et le nord de l'Autriche. C'est par ces ports que s'alimentent, en majeure partie, l'industrie lainière de la Bavière, de la Saxe, de la Bohême, l'industrie cotonnière de l'Alsace-Lorraine, de la Suisse, du duché de Bade et du Wurtemberg.

» Il y a dix ans à peine (en 1868), ce transit se faisait au Havre par les lignes de l'Ouest et de l'Est. Depuis lors, pour des raisons confuses sous lesquelles on discerne, de la part de l'Allemagne, une guerre de tarifs et un sûr instinct de ses intérêts maritimes, ce transit a été absorbé par les ports allemands de la mer du Nord, et nous assistons au spectacle étrange de grands transatlantiques allemands atterrissant au Havre, y débarquant une partie de leur cargaison, qui se transborde sur des navires allemands de moindre tonnage, pour gagner les ports de la mer du Nord, et, de là, se répandre sur l'Europe centrale. Le port d'Anvers importe annuellement à lui seul deux millions de tonnes, dont une notable partie est ainsi enlevée au transit français.

» De pareilles combinaisons ont leurs raisons d'être, et voici les deux principales :

» Les grands transatlantiques allemands ne peuvent aborder, en pleine charge, les eaux et les ports peu profonds de la mer du Nord.

» Grâce aux tarifs des lignes ferrées et des canaux de la Belgique et du Zollverein, la consommation de l'Allemagne du sud trouve encore une économie à gréver son approvisionnement d'un second fret du Havre sur l'un des ports de la mer du Nord, puis du transport jusque dans l'Allemagne du sud, plutôt que de le faire transiter directement par la France.

» Est-il donc téméraire d'espérer que, s'il est ouvert aux transatlantiques, le port de La Pallice s'offrira au transit dans des conditions telles, que l'importation pour l'Europe centrale renonce

à l'onéreux transbordement qui se pratique au Havre au profit de la mer du Nord ? Nous ne le pensons pas. »

Le rêve d'hier est aujourd'hui une réalité. Sur le livre d'or de La Rochelle va s'inscrire une date inoubliable. Le 19 août 1890 sera le couronnement d'un grand œuvre.

A quatre siècles de distance, La Rochelle aura eu l'occasion d'affirmer au monde la puissance de sa vitalité.

O la grande folie ! disait, en 1472, Louis XI, songeant que ce port considérable, cette race commerçante et maritime, cette position si remarquable pour l'intérêt national, tout cela pouvait devenir la chose de l'étranger ou d'un puissant vassal.

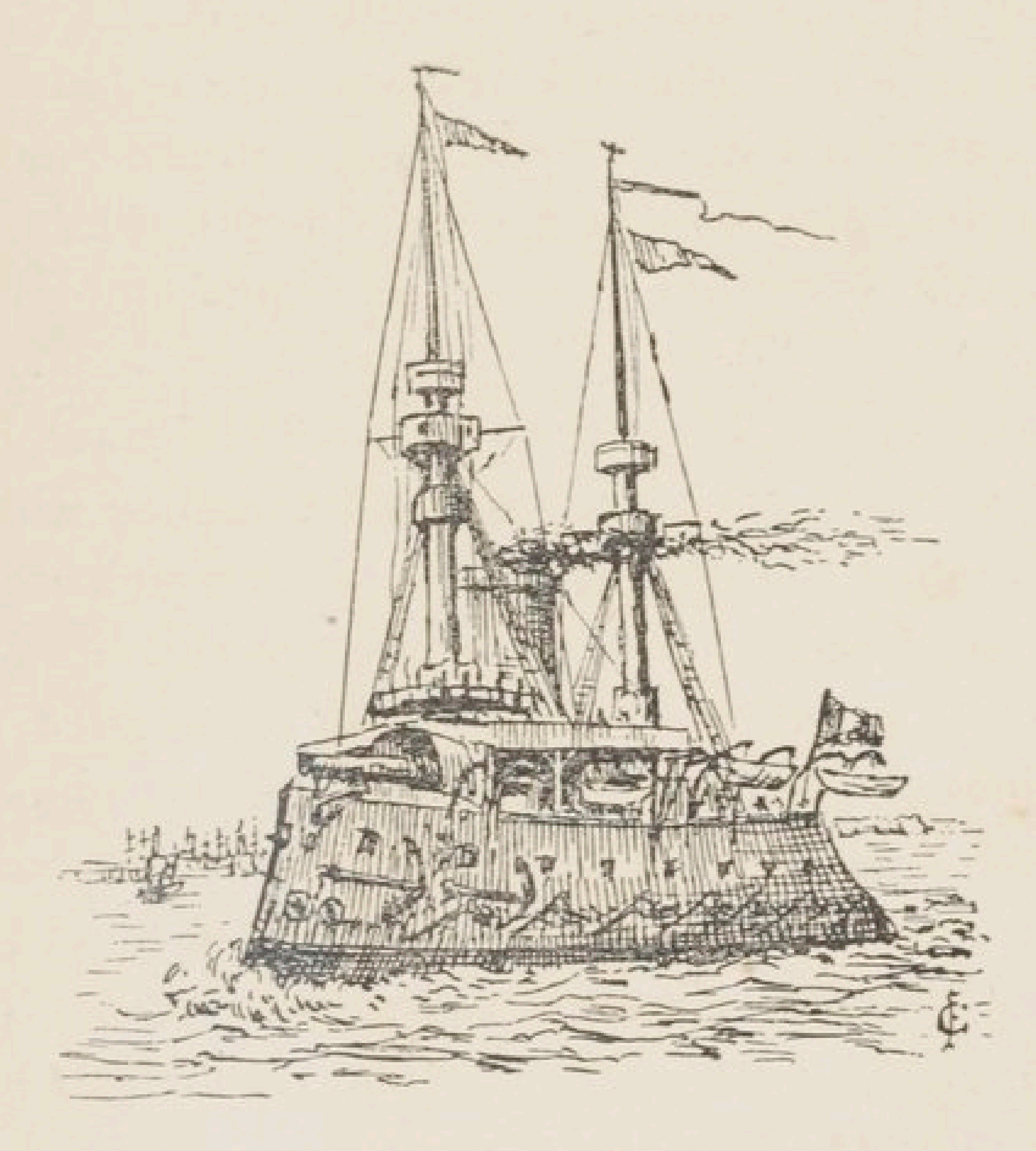
O la grande folie ! pourrait répéter, à son tour, l'hôte illustre qui vient consacrer l'œuvre rochelaise, songeant qu'il a fallu près de deux siècles, pour rendre à cette ville , la place qu'elle mérite dans le monde maritime, à la France un admirable instrument commercial.

Il y a quatre siècles, le souverain inquiet et défiant, le contempteur de toutes les libertés locales, rendait, à pleines mains, à la commune de La Rochelle ces privilèges qu'il venait briser. Des galeries du port, il avait sans doute vu, dans ces rayons de lumière dont notre rade a le privilège, l'aurore d'un commerce immense avec les Amériques, la découverte du Mississipi, la conquête du Canada, le peuplement de l'Acadie, la fertilisation de Saint-Domingue, l'épanouissement des compagnies du Nord et de la Guinée.

Ce que La Rochelle accomplissait jadis avec ses privilèges, elle a su l'accomplir aujourd'hui avec la liberté et l'égalité. Elle a montré au monde ce que peuvent l'énergie, la ténacité et l'entente cordiale de tous ses citoyens, sans distinction d'opinion. Elle a su dompter, sans violence, toutes les oppositions ; elle a su assumer de lourdes charges, sans se plaindre ; elle a grévé ses finances, engagé l'avenir, sans murmurer. Et c'est merveille que de voir, du petit au grand, cette population s'imposer une gêne momentanée,

sans acrimonie et sans regret, pour ménager à ses enfants la gloire et la richesse commerciales.

Aussi, quand celui qui préside aux destinées de la France, verra les portes des bassins s'ouvrir aux cuirassés et aux transatlantiques, il songera, lui aussi, qu'une grande injustice a été réparée, que La Rochelle va recevoir la récompense de ses efforts, et qu'une révolution maritime est en voie de s'accomplir, pour le plus grand profit de La Rochelle, de la marine et de la France.



UN CUIRASSÉ, XIXe SIÈCLE

ANNEXES

I

ÉTIAGE DU PORT DE LA ROCHELLE.

Nous nous sommes attaché à décrire surtout les transformations des établissements maritimes et de leurs accessoires ; nous avons gardé pour un chapitre spécial ce qui concernait les conditions hydrographiques dans lesquelles se sont trouvés les ports à différentes époques.

Il ne faut pas croire que, même au moyen âge, tout port était également utile et abordable. On se figure souvent à tort que ces époques éloignées de quelques siècles ne connaissaient, en fait de bateaux, que des embarcations minuscules.

Etaient-ce des coquilles de noix que les navires commandés par saint Louis aux Génois, pour la Croisade, et qui devaient avoir 33 mètres de longueur sur 14 mètres de largeur ? dont le grand mât s'élevait de 24 mètres au-dessus de son point d'attache ? Ce n'est certainement pas une petite embarcation, que la nef qui ramena saint Louis de la Palestine, et qui contenait huit cents personnes ; non plus, ces navires indiqués par les *Statuts nautiques de Marseille*, et disposés pour recevoir mille pèlerins ; ni les cinq nefs citées par Villehardouin, et qui emmenèrent, de Venise à Constantinople, sept mille croisés en armes, soit quatorze cents par navire. Même en tenant compte de l'entassement que l'on pratiquait à bord, des hommes et des animaux, nous n'en sommes pas moins obligé de reconnaître que l'art naval n'avait pas attendu le XVIe siècle pour entrer dans la voie du progrès. Mais que calaient ces navires ? Des calculs qui ont été faits sur les limites des charges imposées aux nefs, antérieurement au XVIe siècle, il ressort que les navires gênois de l'époque, ayant dix mètres de hauteur de la quille à la pavesade, c'est-à-dire au sommet du bastingage, pouvaient, avec maximum de charge, plonger de 6^{m} 50 dans l'eau de mer.

Un siècle plus tard, on trouve des vaisseaux calant 22 pieds (7^{m} 33)

Ces navires pouvaient-ils aborder tous les ports petits ou grands de nos côtes

saintongeaises ? Pouvaient-ils venir à la Rochelle ? Et cette facilité ou cette possibilité d'accès, pour les grands navires de l'époque, ne fut-elle pas une raison qui fit choisir cette ville comme le point d'attérissage le plus favorable ?

Nous écartons, bien entendu, et sans insister, la possibilité, pour les grands navires, de la fréquentation de toutes les petites baies de la région.

Il n'en est pas de même de La Rochelle.

Si nous en croyons M. Bouquet de la Grye, le seul obstacle de la baie à la navigation est le socle rocheux qui se trouve dans cette baie, et qui se relève notamment vis-à-vis de la balise du quai Sud. En dehors, nous dit le même ingénieur, la navigation est facile, « parce que les fonds sont de vase pure, ce qui rend les coups de talon sans danger. »

Quelle est donc, dans ces conditions, la profondeur maximum que pouvait avoir le chenal ?

Dans les tableaux des sondages à la lance, M. Bouquet de la Grye établit, comme nous le disions, qu'en ce point du chenal, vis-à-vis la balise de la jetée Sud, le rocher se trouve à 1^{m} 80 au-dessous du zéro des basses mers. C'est donc le point maximum auquel le chenal a pu s'excaver au moyen âge ou à la renaissance, à l'époque où il était abandonné à lui-même, sans que jamais il ait pu descendre plus bas.

En supposant le roc dénudé, sans dépôt de vases, de gravier ou de sables, et en prenant la courbe des marées donnée par M. Bouquet de la Grye, en 1877, on établit qu'aux plus petites marées et au flot, le chenal avait, en cet endroit, 5^{m}90 d'eau ; et aux plus grandes marées, 8^{m}10. En cet état, dans la plupart des marées de l'année, le port eut été accessible à la navigation ordinaire de l'époque, mais aux grands vaisseaux de la Méditerranée, seulement aux grandes marées.

Il aurait fallu pour cela, avons-nous dit, que le seuil fût à nu, et que ni le chenal ni les autres parties navigables de la baie n'eussent reçu de dépôts d'aucune sorte. M. Bouquet de la Grye a écrit « qu'en raison du vaste développement des canaux, il devait se produire dans l'estuaire extérieur des courants de marée très forts. »

Cela est absolument certain pour toutes les époques où les canaux et les chenaux étaient en bon état et ne s'étaient pas encore envasés. Mais par suite du mauvais entretien des ruisseaux de Lafond, de la Moulinette et de Maubec, il ne pouvait en être toujours ainsi. Quelle qu'ait été la force des courants extérieurs, les dépôts de vase ou de sable devaient se former, dans une certaine mesure, bien que moins considérables que de nos jours. Ce que nous pouvons induire de l'examen des fonds, nous le voyons établi, d'ailleurs, par des faits indiscutables.

Ainsi, de deux documents, il résulte qu'en 1622, aux mois de juillet et d'août, à trois reprises différentes, l'ingénieur Pompée Targon chargé de réduire La Rochelle, fit traverser le chenal de la baie à des chevaux et des hommes de pied. Nous avons même deux dates de ces passages ; et un chroniqueur encore plus précis raconte que « le 29 juillet (1622), Pompée Targon a repassé le trajet, à cheval, à mer basse, son cheval n'étant au plus profond du canal dans l'eau jusqu'au genoil. »

Le passage dut se faire à la hauteur du Mail et de Coureilles, vis à vis le fort Louis, que Pompée Targon construisait pour tenir La Rochelle en échec. Mais peu importe l'endroit, puisqu'il est bien certain que quelle que soit sa position, les navires devaient y passer pour arriver au port. Pompée Targon aurait profité des basses mers correspondant aux plus hautes marées des mois de juillet et d'août pour essayer ce passage. Or, si le cheval de Targon avait de l'eau jusqu'au genou, il y avait environ 70 centimètres d'eau au-dessus du fond solide. Les marées de juillet et d'août ne dépassent guère, à La Rochelle, 60 décimètres, ce qui donne 3 décimètres pour la basse mer correspondante. Le chenal était donc creusé au-dessous du zéro des basses-mers d'équinoxe d'environ — 4 décimètres seulement, tandis qu'il est aujourd'hui, à force de dragages, il est vrai, à la cote de — 0,93.

Il est à remarquer en outre que le dépôt qui recouvrait le fond, sur une puissance d'environ 1^{m}40, était de gravier, puisque ni les hommes ni les chevaux ne s'y enfonçaient.

Avec cette cote de — 0,3, les plus petites marées donnaient 4.40 et les plus fortes 6^{m}90.

Les travaux du XVIIIe siècle y amenèrent 22 pieds (7^{m}15), comme on le verra dans un instant.

La situation ne paraît pas s'être ameliorée jusqu'au commencement du XVIIIe siécle.

M. de Tigné, le directeur des fortifications d'alors, constate, en 1727, « qu'il ne reste plus, de basse mer, qu'un petit chenal de 15 à 20 pieds de largeur et de 3 à 4 pieds de profondeur. Il est vraisemblable que M. de Tigné applique cette hauteur aux marées rondes, comme on le faisait de son temps. Ces marées correspondent, à La Rochelle, à celles de 54 décimètres qui ont des basses mers correspondantes, de 12 décimètres. La cote du chenal aurait donc été, avec 4 pieds, un peu au-dessus du zéro des basses mers.

Mais une poussée de vases eut lieu au même moment ; on observe que, de juin 1727 à mai 1728, la vase s'est élevée, dans le port, de plus de deux pieds.

Le 24 décembre 1729, une assemblée de pilotes constate que la mer monte, entre les deux tours, dans les pleines et nouvelles lunes de marées rondes

ordinaires, de 9 pieds ou environ, ce qui donnerait en ce point la cote de + 2.43. C'était bien peu.

Cet état déplorable rendait le commerce modeste dans ses prétentions. Le projet de juillet 1731 ne prévoyait qu'une profondeur de 15 pieds entre la tour de la Chaîne et la tour Saint-Nicolas. Ce n'était même qu'un projet ; on ne trouve pas qu'elle ait été jamais atteinte. Et en effet, en 1741, il n'y a que dix pieds d'eau entre les tours. En 1751, on se désespère. Le mémoire consacré au port, par Messieurs du commerce, contient ceci : « que ce havre est trop éloigné de la mer ; qu'on ne peut le creuser sans le mettre de toutes parts en dessous du niveau des vases, que, quand, en dernier lieu, on l'a approfondi autant qu'il peut l'être, on n'a trouvé à l'entrée qu'une hauteur de 13 pieds d'eau dans les plus grandes marées. »

En 1766, les allèges mêmes ne rentrent plus qu'avec peine.

C'est le dernier échelon de la décadence. A partir de ce moment, les améliorations vont se produire.

En 1776, on approfondit en effet le chenal au niveau projeté, de 15 pieds pris entre les deux tours. Ce niveau reste à peu près le même jusqu'à la Révolution. Ganet constate en effet qu'en 1792, le havre reçoit 14 pieds d'eau en maline ; que les navires de 12 pieds y rentrent, et que tout récemment on a construit sur le chantier des navires de 1200 tonneaux et de 36 pièces de canon.

C'est également le régime du port jusqu'au creusement du bassin de la gare, époque depuis laquelle est maintenue à la cote, — 0,93, du radier du bassin extérieur.

Nous n'avons parlé jusqu'à présent que du havre et du chenal. L'état de la baie se trouve étudié en détail, dans le savant mémoire de M. Bouquet de la Grye, depuis le XVIIIe siècle jusqu'à nos jours. L'envasement que nous avons indiqué pour le port, est la conséquence de l'envasement de la baie. A la fin du XVIIe siècle, au sud-est de la tour de Richelieu qui s'élève aujourd'hui sur la digue, au ras du chenal, s'étendait une fosse de 6 à 12 pieds d'eau, à mer basse, et communiquant, à l'extérieur, avec des fonds de plus de 2 mètres, c'est-à-dire supérieurs de 1 mètre 20 aux fonds actuels.

En 1701, la fosse de la digue est réduite de moitié. En 1758, la baie, au dedans de la digue, s'est élevée de 5 pieds ; de 1758 à 1824, la progression est moins inquiétante ; elle n'est plus que de $0^{m}24$.

Mais si l'intérieur s'est modifié, si la fosse de Richelieu s'est presque comblée, les fonds extérieurs sont demeurés à peu près les mêmes.

La situation de la Rochelle n'a donc pas empiré grâce au maintien du chenal à la cote — 0,93.

Et La Rochelle n'aurait eu à désirer que l'agrandissement de ses bassins, si les conditions de la navigation n'avaient pas changé.

Le lecteur trouvera, au chapitre consacré au port de La Pallice, tout ce qui a trait à l'étiage de ce port et au régime des fonds avoisinants.

II.

BUDGET DES PORTS DE LA ROCHELLE.

Le moyen âge appliqua souvent aux travaux de ses ports, ce principe tout particulier de l'affectation des produits d'un établissement aux dépenses qui y correspondent. Il semble que, à cette époque, on ait une notion précise de ce fait : que la création ou l'élevation d'un droit sur la navigation, n'est pas un obstacle à cette navigation, quand ce droit est employé à l'amélioration du port.

Quand Henri II d'Angleterre songe à reconstituer un port sur l'emplacement du vieux havre du château, il autorise les Rochelais à frapper les navires d'un droit d'entrée. Ce droit *ad valorem* consistait en 5 sols sur le navire dont les marchandises valaient 20 livres et au-dessus ; 12 deniers quand les marchandises n'allaient pas à 20 livres.

A 20 livres le droit représentait un 1/48e de la valeur.

C'était également par un droit direct qu'Alfonse de Poitiers entendait se couvrir de l'installation des grandes halles qu'il avait établies au long du mur du faubourg Saint-Jean. Seulement le montant des dépenses en avait été pris, tout d'abord, sur la totalité de ses revenus rochelais qui comprenaient ceux du port. Ainsi agissaient également les seigneurs de Laleu dans leur tentative d'établissement du Port neuf.

A partir de cette époque, et pendant tout le moyen âge, nous ne saisissons pas, en détail, le mode financier employé pour les améliorations du port, mais nous en connaissons néanmoins les grandes lignes. Quand les rives appartenaient au roi, elles étaient affermées, et souvent au fermier incombaient les charges de l'entretien et l'initiative des réparations ou des améliorations. Les rives étaient-elles au contraire données à rente par le roi à des particuliers, des ordres religieux, c'étaient à ceux-ci qu'incombait le soin de transformer, de consolider ou d'améliorer la rive, suivant le bon plaisir ou les besoins du détenteur, sauf certaines réserves de jouissance pour le public.

Lorsqu'on transforma le chenal de la Moulinette, ce fut aux frais de tous les intéressés, les tenanciers de la baronnie de Châtelaillon, ceux de l'Aunis qui devaient embarquer leurs vins sur le chenal.

Plus tard, ce sont les Rochelais qui sont substitués au roi pour la petite rive, et alors ils procèdent à peu près comme le roi. Seulement il leur arrive parfois de prendre sur le budget de la ville pour faire des réparations urgentes, ou trop générales pour que les riverains du port fussent contraints d'y participer. D'autres fois, ils chargent des particuliers d'une réparation nécessaire, en leur abandonnant la jouissance de tel profit ou de telle fonction.

L'opération faite dans la crique de la petite rive prouve aussi qu'il arrivait parfois à des particuliers de faire des dépenses d'intérêt général, quand eux-mêmes devaient en profiter.

Après la chute de la Rochelle, après la disparition de l'Echevinage et de ses ressources, les charges de l'entretien du port incombèrent aux finances du roi et au service des fortifications. C'est ainsi que furent faites les réparations du XVIIe siècle. Mais avec le XVIIIe siècle et les grands travaux que les besoins du commerce nécessitaient, la nécessité fit rechercher ou adopter plusieurs systèmes que nous allons examiner.

Le budget de la France s'établissant par Généralités, il était intéressant de savoir si la charge de tel établissement provincial, comme était le port de La Rochelle, devait incomber à toutes les Généralités, — à la Généralité du lieu seulement, — ou aux Généralités de la région qui paraissaient plus intéressées que les autres à son amélioration. Bien entendu, il ne fallait pas songer à demander une imposition aux pays d'Etat qui votaient leurs dépenses, et qui, pour la plupart d'ailleurs, se trouvaient aux autres extrémités de la France.

La question ne fut pas toujours résolue de la même manière.

Et d'abord, l'initiative de la transformation du port ayant été prise par la Chambre de commerce nouvellement créée (1701-1719), le pouvoir royal ne cessa de demander à cette Chambre, soit une contribution directe, soit des avances.

Le premier système (1720-1722) fut de diviser la dépense inhérente aux améliorations du port, en deux parts ; une part incombant à l'Etat, et applicable aux provinces qui jouissent du bénéfice du commerce de la ville, l'autre, à la Chambre de commerce. La première part devait être prélevée sur le produit des tailles. La seconde part devait être empruntée par la Chambre, et remboursable au moyen d'un droit de tonnage de 10 sous, au départ comme à l'arrivée.

Mais dès 1722, sur l'avis du Contrôleur général, on modifia un peu ces combinaisons. Dores et déjà, à diverses reprises, on avait fait des fonds au moyen de prélèvements sur toutes les Généralités, ou même d'imposition spéciale dans chaque Généralité pour un but unique ; il en avait été ainsi pour les ponts et les chaussées de Lyon, de Blaye et du Languedoc. Il y avait là un intérêt

général à satisfaire. Selon l'avis du Contrôleur, il en était de même pour la Rochelle. Le principe fut donc adopté et sanctionné par un arrêt du Conseil du 10 août 1728.

Les fonds spéciaux des ports, formés de la totalisation des parts de chaque Généralité, furent pendant longtemps (1728-1765) de 500,000 livres, sur lesquelles 200,000 livres devaient être affectées au port de la Rochelle. Vers 1765, le fonds est porté à 800,000 livres, mais la part de la Rochelle oscille et descend jusqu'à 120,000 livres. Nous devrions ajouter qu'il n'en est ainsi qu'en principe, et qu'en fait, les fonds destinés à la Rochelle sont bien souvent détournés de leur destination primitive. C'est la guerre, la nécessité de fortifier Brest, les exigences des dépenses courantes, la difficulté de la répartition et des rentrées, toutes causes qui font que, la plupart du temps, la Chambre de commerce est obligée de faire des avances.

Le fonds des finances du roi était établi au moyen d'une augmentation de tailles, au marc la livre ; et il est à remarquer que, dans ces conditions, nos plus grands armateurs, nos plus riches négociants se trouvaient avoir tous les bénéfices sans les charges ; anoblis en effet par les édits ou déclarations successives qui avaient pour but de favoriser le commerce, ils se trouvaient exempts de la taille, et ne payaient rien pour un port qui était amélioré surtout en vue du grand commerce.

En 1759, quand il s'agit de creuser un bassin à flot, et d'y consacrer au minimum une somme de 1.500.000 livres, il fut impossible de se contenter du prélèvement sur le fonds spécial du trésor. On songea d'abord (délibération du 19 Janvier) à un emprunt de la Chambre de commerce, amortissable en 6 années par une imposition sur la Généralité de la Rochelle ; mais en 1765, cette combinaison était définitivement repoussée, les finances de la Généralité n'étant pas assez importantes pour parer à de pareilles éventualités.

Après avoir songé à demander à la Chambre de commerce (1764) une contribution de 300.000 livres, on arrêta, en 1766, la combinaison suivante :

Il s'agissait de rembourser en 6 années le montant de la dépense arrêté à .... 1.060.000 livres

1° On prenait sur le fonds de 800.000 livres........	120.000	»
2° Le corps de ville fournissait	5.000	»
3° La Généralité de La Rochelle....................	10.000	»
4° Celle de Poitiers (plus considérable)	15.000	»
5° Celle de Limoges	10.000	»
Au total, par an	160.000	»

Pendant 6 ans	960.000	»
Le Commerce faisait une avance de 100.000 livres...	100.000	»
Total égal.............	1.060.000	»

Les fonds des Généralités se formaient au moyen d'une imposition d'autant, sur les tailles, au marc la livre.

Quant à la contribution de la Chambre de Commerce, elle donnait lieu à un emprunt à 5 °/₀, amortissable au moyen d'un droit de tonnage sur les navires français fréquentant le port de La Rochelle, soit au long cours, soit au cabotage, les navires étrangers en étant exempts.

Le droit était de 10 sous par tonneau, pour le long cours, et de 5 sous pour le cabotage. On estimait qu'il produirait annuellement 7020 livres.

Les navires étrangers étaient exempts du droit; cette question internationale ne pouvait être réglée que par le Conseil du roi, mais on fait observer avec juste raison que les étrangers ne pourraient se formaliser d'être sujets à un droit de tonnage quand chez eux, ils en perçoivent eux-mêmes sur les navires français.

Quelques jours après la délibération dans laquelle on avait trouvé ces combinaisons, la Chambre se réunissait à nouveau, et tout en conservant les grandes lignes du projet qui précède, allait de l'avant en ce qui concernait l'impôt sur la navigation. Elle fixait le droit de tonnage à 6 sols, par tonneau, sur les navires venant de la France et de l'étranger, à 4 sols pour ceux au-dessus de 60 tonneaux venant de Bordeaux, Bretagne et Bayonne ; 2 sols, sur ceux qui, ayant plus de 10 tonneaux, venaient de la côte depuis le haut Poitou jusqu'à La Tremblade ; en exemptant toutefois les allèges et les traversiers de pêche.

Ici, il n'est point fait, semble-t-il, de distinction entre les navires français et les navires étrangers. La Chambre ne songeait-elle pas aux navires étrangers ? ou bien au contraire les visait-elle implicitement ? La rédaction de la délibération n'est pas assez explicite pour qu'on puisse se prononcer. Ce n'était pas d'ailleurs de ce jour seulement qu'on aurait imposé la marine étrangère. Qu'on se souvienne en effet que jusqu'en 1629, il y avait bien à La Rochelle un privilège qui procurait l'exemption, mais que ce privilège ne bénéficiait qu'aux seuls bourgeois Rochelais, quand ils résidaient dans la ville.

Tous ces projets si bien combinés se heurtaient contre les oppositions des Contrôleurs généraux. Ce qui effrayait ceux-ci, c'était l'augmentation des tailles alors que le pays en était déjà surchargé. L'imposition sur la navigation ne les touchait pas autant. Au lieu d'accroître la contribution de la Généralité, il paraissait certainement plus équitable et plus pratique d'augmenter la part an-

nuelle de La Rochelle sur les fonds des Ponts et Chaussées, et de l'y établir pendant de plus longues années.

Entre temps, les Contrôleurs songeaient à des combinaisons différentes; diminuer, par exemple, de 20 à 25.000 livres les tailles de la Généralité de La Rochelle, pour y substituer une imposition relative au port (1769), la compensation se serait faite alors par la répartition de ces 20 ou 25,000 livres de taille sur les autres Généralités qui ne se seraient pas aperçues ainsi de leur contribution indirecte à la construction du port de La Rochelle.

Enfin, lors des derniers projets, la Chambre de commerce avait pris à sa charge l'acquisition des terrains nécessaires au creusement du bassin à flot (1777). Le prix devait en être payé par la Chambre, sans remboursement de l'Etat, mais à la faveur de l'abandon, en jouissance, des terrains qui ne seraient pas employés pour le bassin. Cette dépense, couverte au moyen d'un emprunt à 5 °/₀, devait être remboursée sur les ressources ordinaires de la Chambre. Or ces ressources se composaient d'une subvention de 6000 livres donnée sur les fonds de la Généralité, pour l'entretien d'un député du commerce à Paris, de 2000 livres provenant de la même source, pour les frais d'écritoire ou de bureau, et d'une taxe sur les marchandises. Malgré une nouvelle réglementation de cette taxe en 1770, il y avait peu à compter sur le produit d'un impôt qui n'était pas payé la plupart du temps. C'était peu en somme, et, à la Révolution, la Chambre mourut endettée.

Toutes les combinaisons financières subissaient, à tour de rôle, le même sort. On y trouvait des difficultés, des obstacles, des impossibilités. On y renonçait pour trouver mieux. Entre temps, les travaux s'avançaient lentement, par fractions modestes. L'argent promis sur les fonds des Ponts-et-Chaussées n'arrivait pas la plupart du temps, étant dérivé vers une autre destination. Aussi l'urgence d'un emprunt s'en ressentait; tout traînait, et l'on dépensait par miettes, ce qu'il y eût eu tant de profit à avoir d'un seul coup pour faire grand. Ceci alla cahin-caha jusqu'à la Révolution, où toutes ces combinaisons n'eurent plus leur raison d'être, par suite de l'incohérence des organisations financières, et de la reconstitution d'un budget qui permît d'achever enfin ce bassin à flot, objet de tant de désirs, et, enfin, par suite de la suppression de la Chambre de commerce.

Parmi les solutions imaginées à certains moments, il est intéressant de signaler celle qui accompagnait le projet de construction du bassin de la tour de la Lanterne (1749). Ce bassin devait coûter huit millions de livres: on songea à tirer parti des 50,000 toises de quais qui l'entouraient, et on estima qu'à 6 livres, la toise, prix de loyer courant à La Rochelle, à cette époque, des

terrains livrés au commerce, on en tirerait 200.000 livres de rente, ce qui permettrait d'assurer l'emprunt d'une moitié du capital.

A cette ferme, ou à un droit sur les marchandises, le Contrôleur général préférait la vente.

Le système du loyer des terrains fut employé, d'autre part, par la Chambre, pour les terrains à elle abandonnés en compensation de l'acquisition de la Grave pour la construction du bassin de la petite rive.

L'impôt sur les marchandises était encore un système employé pour couvrir les dépenses ordinaires ou moins importantes de la Chambre de commerce. Ainsi en 1770, la Chambre arrête le tarif des nouveaux droits à percevoir au profit de la Chambre de commerce sur les marchandises coloniales, françaises ou autres, à l'entrée et à la sortie; il s'agissait de faire face aux intérêts de l'emprunt de 60,000 livres qui avait été souscrit pour parfaire les engagements de la Chambre de commerce. Cette délibération fut homologuée par l'intendant le 15 février 1771. Ces mêmes droits servaient à couvrir les dépenses annuelles de la Chambre et le remboursement de quelques mises de fonds comme la construction de la Bourse, l'acquisition des terrains de la Grave destinés aux bassins à flot intérieur.

Avec le XIXe siècle, on arrive à la marche régulière des budgets. Il est donc à peu près sans intérêt de rechercher sur quels crédits furent portées les sommes destinées aux différents travaux faits au port de la Rochelle. Aucun enseignement ne pourrait, croyons-nous, en découler.

Il n'en est pas de même du port de la Pallice. Le gros chiffre de sa construction, les études des efforts financiers faits tant par la ville de la Rochelle que par l'Etat, sont loin d'être sans intérêt. Nous allons donc, en quelques lignes, retracer l'histoire financière de cet établissement.

Port de la Pallice

L'Etat avait promis d'établir le port de la Pallice, à la condition que la ville et la Chambre de commerce s'engageassent solidairement à verser à l'Etat, à titre de concours, une somme de 1.800.000 francs; à l'Etat incombait la charge de faire la différence, soit 12.700.000 fr., au total 14.500.000 fr.

Pour remplir ses engagements, la ville contracta, au Crédit Foncier, à la date des 17 et 25 août 1880, un emprunt de 1.340.000 francs, au taux de 4.38 pour °/₀, amortissable en 21 années à partir de 1890.

En outre, elle devait prélever sur ses fonds libres, en sus des intérêts, la

différence entre la subvention à verser à l'Etat et l'avance du Crédit Foncier, soit 460.000 francs.

Un décret du 19 octobre 1880 créait, au bénéfice de la ville de la Rochelle, un droit de tonnage de 25 centimes par tonneau de jauge pour permettre à la ville d'éteindre sa dette, tant en capital qu'en intérêts.

Pour assurer l'achèvement du port en 1890, la ville a été amenée, en 1888, à proposer à l'Etat une avance de 3.950.000 francs.

Cette offre a été acceptée par la loi du 14 août 1888, qui a autorisé la Ville à emprunter :

1° Une somme de 3.950.000 francs, destinée à faire à l'Etat l'avance ci-dessus indiquée, et remboursable en quatre ans, savoir un million de francs, pour chacune des années 1891, 1892 et 1893, et 950,000 francs en 1894 ;

2° Une somme de 607.500 francs, remboursable en quarante ans, à partir de 1889, et applicable au service des intérêts de la somme de 3.950.000 francs.

De plus, la ville est autorisée à proroger, pendant dix-neuf ans, à partir de 1911, la durée du remboursement de l'emprunt de 1.340.000 francs.

Le droit de tonnage continuera à être perçu tant au port de la Pallice qu'à celui de La Rochelle, jusqu'à l'extinction de la dette.

En conséquence de la loi précitée, la ville a donc réalisé :

1° Avec la *Banque foncière du Jura*, dont le siège est à Bâle (Suisse), un emprunt de 3.950.000 francs, au taux de 4.35 pour °/₀, remboursable au moyen des versements auxquels l'Etat est tenu, à partir de 1891 ;

2° Avec le *Crédit foncier de France*, un emprunt de 607.500 francs, au taux de 4.50 pour °/₀, amortissable en 40 années, au moyen d'une annuité de 32.882 francs 46 centimes.

Le premier emprunt de la ville avec le *Crédit foncier* a été également prorogé jusqu'en 1929.

La création du port de La Pallice a en outre donné lieu à de grands travaux, de voirie, de conduites d'eau, de gaz, etc., qui ont nécessité des emprunts distincts des précédents.

Le premier emprunt qui s'élève à 700.000 francs est le résultat d'une délibération du Conseil municipal, du 10 février 1885 ; il a été contracté, au *Crédit Foncier*, les 25 et 30 juin 1885, au taux de 4.75 °/₀. L'amortissement s'en fera en 40 annuités de chacune 39.252 francs, à partir du 31 juillet 1886. Le coût total de l'emprunt est de 1.570.114 francs 40.

Le second emprunt est de 600.000 francs. Il a été traité avec la *Compagnie générale des Assurances générales sur la Vie*, le 10 janvier 1888, au taux de 4.50 °/₀, frais à la charge du prêteur. Le total des annuités s'élèvera à 1.289.883 francs 20 centimes.

Le coût du bassin de la Pallice est arrêté aujourd'hui à 21.117.900 francs.

En dehors des fonds de concours de la ville de La Rochelle, l'Etat aura payé définitivement 19.317.900 francs.

Les annuités versées ou votées jusqu'à ce jour se répartissent ainsi :

1880	405.600
1881	658.600
1882	1.683.700
1883	2.100.000
1884	1.850.000
1885	1.900.000
1886	1.950.000
1887	1.800.000
1888	2.390.000
1889	2.930.000
1890	3.000.000
1891	450.000
Total....	21.117.900

III

LES PHARES.

Pendant les siècles du moyen âge, la navigation présentait de grandes difficultés. A défaut de cartes marines, à défaut de la boussole, de balises et d'amers intentionnellement établis, le marinier était souvent bien en peine d'éviter les récifs. Mais le malheur des uns servait aux autres ; les dangers se comptaient par le nombre des sinistres, et la tradition avait établi des points de repère qui permettaient d'éviter les rochers et les passes dangereuses. Cela était encore praticable le jour ; la nuit, il n'y avait plus de guides, sinon les étoiles du ciel ; utiles en pleine mer où les navigateurs ne se risquaient guère, elles ne servaient plus à rien sur les côtes. Il fallut donc avoir recours à des feux factices.

Les anciens connaissaient les phares ; les Phéniciens en usaient sur les côtes de la Méditerranée. Tous les peuples civilisés en élevèrent, et le plus célèbre, celui dont le nom se généralisa, le Pharos, fut dressé à l'entrée du port

d'Alexandrie par Ptolémée Philadelphe. Un seul est connu pour la France, celui de Boulogne, construit par Caligula, et qui s'écroula en 1644.

Nos côtes possédèrent-elles de ces édifices? Si nous en croyons l'auteur d'une notice sur Cordouan, les Phéniciens auraient établi un phare à l'embouchure de la Gironde dans l'île des Olivettes. D'autres disent que le feu de Cordouan avait dû sa création aux Sarrazins, maîtres de Cordoue, et voyageant dans nos parages (680 à 690). Si nous sortons de la légende pour rentrer dans l'histoire, nous pouvons signaler quatre phares élevés par Charlemagne, au IXe siècle, sur l'île de Cordouan.

Mais ce qui paraît naturel pour Bordeaux et la Gironde, dont l'importance commerciale était déjà considérable, n'avait sans doute pas de raison d'être pour l'Aunis et les pays avoisinants. Et cependant, à en croire un érudit fontenaisien, le golfe de la Sèvre était constellé de feux, destinés à favoriser la navigation.

Séduit par des rapprochements de noms, M. Bitton, de Fontenay, croit trouver le souvenir d'anciens phares dans tous les lieux qui portent les noms de la Lanterne, la Lampe, le Feu, le petit Feu, et de plus, dans les dérivés de *lux* comme Luçon ; de ce chef, il en signale neuf sur la rive droite de la Sèvre, depuis Sainte-Christine jusqu'à Talmont ; si nous acceptions cette théorie, nous pourrions, à notre tour, relever des noms analogues sur la rive gauche du golfe, tels que la Lampe (commune de Longèves), le Fourneau (Benon), Les Feux et Luché (Saint-Cyr du Doret), Luché (commune de Saint-Vivien du Vergeroux), etc.

Mais, disons-le bien vite, cette théorie nous semble hasardée. Ce n'est pas que la grande distance des bords du golfe (25 kilomètres), à laquelle quelques-uns sont placés soit un obstacle à leur perception par les navigateurs de l'époque. Non, ils ont tous une portée géographique et une portée lumineuse suffisantes pour être perçus du golfe de la Sèvre.

Comme portée géographique, cela semble indiscutable. Il a été calculé que pour 15 mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer, les phares s'aperçoivent à 15.000 mètres ; pour 20 mètres, à 17.400 mètres. Or les plus bas des points signalés sont à 19 mètres, sans compter leur élévation propre, ce qui leur donnerait au point de contact avec le niveau de la mer, de 15 à 17 kilomètres de portée, chiffre supérieur à la largeur du golfe. Quant aux plus éloignés, leur élévation est tellement grande, qu'ils pourraient être visibles sur toute la largeur des marais de la Sèvre.

On pouvait également leur donner une portée lumineuse suffisante ; non pas toutefois avec les instruments du commencement du siècle, mais avec du bois ou des charbons de terre ou bois.

Avec les instruments relativement modernes, les feux fixes de quatrième ordre n'ont, par des temps très clairs, que des portées de 11 à 14 milles marins, soit 20 à 26 kilomètres au maximum, et la portée tombe à 8 ou 9 kilomètres par un temps de brume. A plus forte raison, en aurait-il été ainsi avec les lanternes à pans vitrés du moyen âge.

Quant à l'éclairage au charbon de terre ou de bois, ou au bois lui-même, nous verrons que Chassiron avait, dans ces conditions, une portée lumineuse de 9 lieues à 9 lieues et demie.

Mais là ne réside pas la principale objection à la théorie de l'érudit fontenaisien.

Il y a d'abord l'éloignement des feux de la côte. Le feu a pour but d'indiquer au marin, de près ou de loin, l'existence d'un danger, quelquefois une ligne à suivre. Mais, pour cela, il faut que le feu soit placé près du danger lui-même. Etablir des phares ou des signaux à l'intérieur des terres, surtout des feux de charbon ou de bois qui, très variables dans leur aspect, sont susceptibles d'établir des confusions dans l'esprit de l'observateur, c'est induire les marins en erreur sur la distance à laquelle ils sont de la terre, et les conduire sur les points mêmes qu'ils devaient éviter. Il a été prouvé qu'on peut se tromper même de 80 mille marins, sur la position réelle d'un phare.

La seconde objection naît de la multiplicité de ces feux. Les inconvénients de cette multiplicité ne peuvent disparaître qu'en variant les apparences des phares, ce qui empêche de les confondre.

Aussi ne croyons-nous pas que l'on puisse voir dans les lampes, les feux, les lanternes et tous les noms de lieux analogues, les emplacements de phares destinés à faciliter la navigation.

Mais ces noms existent cependant, cela est indubitable. Ils doivent être bien plus nombreux encore que M. Bitton, et nous-même avons pu les retrouver, dans de trop rapides recherches.

Beaucoup d'autres semblables, au radical *lux* doivent se rattacher à ce même ordre d'idée ; bien que, pour ces derniers, comme pour ceux qui sont issus de *lampas,* il faille toutefois se défier d'une confusion facile à établir avec *lucus*, le bois sacré, d'une part, avec *lemna*, *lempna*, *lempnia*, marais d'autre part ?

Et si ce ne sont pas des phares destinés à la navigation, ce sont peut-être, quand même, des fanaux.

Ils ne sont pas tous en effet voisins des côtes ou des cours d'eau.

Un certain nombre s'échelonne notamment sur les anciennes voies romaines de la Gironde à Saintes, puis de Saintes à Poitiers. Ces lampes, ces lanternes auraient-elles été destinées, par les Romains, à transmettre des signaux, comme

faisaient jadis les Gaulois ? Ou seraient-elles l'œuvre de Constantin ou de quelqu'un de ses successeurs qui aurait établi des tourelles où le feu aurait joué le rôle de messager lors d'une descente des pirates?

Cette origine et cette destination des lampes et des lanternes sont aussi vraisemblables, que leur attribution à des phares maritimes l'est peu. Il est établi incontestablement, par les textes, par des documents figurés, tels que la colonne Trajane, et par les découvertes archéologiques, que, à l'époque gallo-romaine, le feu jouait le principal rôle dans les signaux et dans les tours à signaux.

Dans tous les cas, les ténèbres du moyen âge auraient éteint ces feux comme bien des conquêtes de la civilisation antique, puisque dans une ville maritime comme La Rochelle, il semble qu'il faille arriver jusqu'en 1468, pour voir s'allumer un fanal, celui de la tour de La Lanterne. Aucun document ne peut en effet nous laisser à penser qu'il en existait auparavant.

En cette année 1468, on achève la tour de La Lanterne, aussi appelée du Garrot. « Et à lad. tour est à présent établie, à perpétuité, la lanterne pour mettre le feu pour la sûreté des marchands et marchandises venans en lad. ville, en cas d'hostilité. » On y mettait, paraît-il, un gros cierge ou massif flambeau, dans une lanterne de pierre d'environ 6 pieds de diamètre, percée à jour de 6 pans vitrés ; » triste éclairage, et dont se plaignaient les marins des siècles passés : « les bâtis très multipliés de la lanterne et la fumée des lampes ou des cierges rendaient le signal nul. »

Aussi, souvent remplaça-t-on simplement ce système par des feux allumés dans des réchauds et alimentés par du bois, du charbon de bois ou du charbon de terre.

Jusqu'au XVIIe siècle, il ne semble pas avoir existé sur nos côtes d'autres feux que le phare de la Lanterne de La Rochelle et les phares de Cordouan.

Au XVIIe siècle, on compléta l'éclairage des rades par la création à la pointe des Baleines, à l'ouest de l'île de Ré, du vieux phare qu'on y voit encore, et à la pointe nord de l'île d'Oleron, à Chassiron, d'un phare analogue.

De ces deux feux, l'un était supérieur à l'autre ; le phare des Baleines, construit en 1678, avait conservé du moyen âge le vieux système de la lanterne à pans de verre qui devenait obscure par suite de la fumée et de le buée ; les feux de cette sorte n'étaient visibles qu'à 2 lieux ou 2 lieux et demie. La tour des Baleines avait 15 à 16 toises (25 à 27 mètres) de hauteur. Bien plus apparent au contraire était celui de Chassiron dont le feu tout à fait à découvert était entretenu avec des buches et quelquefois avec du goudron. Aussi en 1733, appliqua-t-on au phare des Baleines le système du chauffage

au charbon. Avec ce procédé, la portée lumineuse devint plus considérable. A quatre lieues et demie (les lieues étaient alors de plus de quatre kilomètres), en 1753, les marins voyaient le feu très brillant « gros comme une bonne grosse barrique ; » à 6 lieues il paraissait encore.

Mais le feu de charbon a aussi ses inconvénients, celui d'avoir des inégalités, et de s'éteindre au moment où l'on en a le plus besoin ; d'ailleurs la fumée couvre quelquefois la flamme, surtout par les temps de brume.

En 1777, on essaya d'un autre système. Saugrain, entrepreneur de l'illumination de Paris, établit aux Baleines un fanal octogone, de 12 pieds de haut sur 6 pieds de diamètre, composé de 16 lampes à reverbères, réunissant 40 mèches.

Saugrain garantissait pour son feu, de couleur rougeâtre, une portée de 10 lieues en pleine mer, 8 lieues très distinctement, et 6 lieues en temps de brume.

Le résultat ne fut pas, en fait, si brillant ; alors que le feu au charbon de terre paraissait à 6 lieues, celui-ci n'était plus visible qu'à 3 lieues.

Puis on préconisa le système de M. Lemoyne, essayé à Versailles en 1784, et qui se composait de grands reverbères tournant sur un axe, mais qui ne fut pas adopté.

La tour de Chassiron ou du Bout-du-Monde, à l'île d'Oleron, fut construite en 1679, à la suite de beaucoup de sinistres qui affligèrent la population maritime, surtout en 1676.

Elle était achevée en 1682. Le feu était à découvert et se composait d'un mélange de buches et de goudron. La tour avait 102 pieds (33 mètres) au-dessus du niveau de la mer, et se découvrait à 9 lieues et demie.

En 1778, Saugrain lui appliqua un reverbère, comme à la tour des Baleines, et sans obtenir un meilleur résultat.

Au commencement du siècle, à ces phares fut adopté le système des réflecteurs qui avait été imaginé par l'ingénieur Teulère.

Ce nouveau système céda le pas aux appareils dioptriques (lenticulaires), inventés par Fernel ; cette transformation fut appliquée au phare de Chassiron reconstruit en 1836, et à celui des Baleines reconstruit en 1854 ; puis à de nouveaux phares, savoir : en 1854, au phare du haut banc du nord des Baleines situé, en mer, à un mille et demi environ au N.-O. du phare des Baleines ; — en 1852, au feu d'aval construit sur le port de la Rochelle, dans le jardin du port ; — en 1862, au feu d'amont du même port, élevé sur le quai Valin ; — en 1867, au feu de port de Saint-Martin de Ré.

Le phare de Chauveau placé sur la pointe de ce nom, à l'île de Ré, et dont le feu est fixe, blanc avec deux faisceaux rouges, a reçu la double adaptation d'un appareil catoptrique (à réflecteurs), et d'un appareil dioptrique (lenticulaire).

L'entrée du port de la Pallice sera éclairée au moyen de deux phares placés aux extrémités ouest des jetées; ces feux seront munis d'appareils lenticulaires, avec feu rouge, pour l'un, vert pour l'autre.

L'électricité n'a été encore appliquée, dans nos parages, qu'au phare des Baleines. L'installation en a été faite par décision du 1er octobre 1881. Le feu a été maintenu à éclipses ; il présente des groupes de 4 éclats blancs séparés par des intervalles de 10 secondes ; dans chaque groupe, les milieux des éclats sont séparés par des intervalles de temps de 3 secondes et demie, et la durée de ces éclats est d'une seconde. La portée lumineuse en est de 24 milles 5 dixièmes.

Depuis quelques mois, on a expérimenté, à la tour du Lavardin, un système d'éclairage ininterrompu. Il consiste dans l'emmagasinement, dans deux réservoirs, d'une certaine quantité de gazoline mise en communication avec deux becs ; un régulateur maintient la fixité de la lumière ; une roue à palettes mise en mouvement par la dilatation de l'air renfermé dans la lanterne, fait circuler autour des becs un écran qui cache la lumière à intervalles réguliers, et produit ainsi un feu à éclipses. Ce feu peut se maintenir allumé pendant plus d'un mois.

Sur le rocher de Rochebonne, on a joint au ponton porte-phares, des bouées lumineuses qui peuvent également rester allumées pendant une période de quatre-vingt-dix à cent jours. La lumière est produite par la combustion du même gaz que celui dont on se sert pour l'éclairage des wagons de la compagnie des chemins de fer de l'Etat. Ce gaz est emmagasiné sous pression dans la bouée elle-même, et s'échappe régulièrement par les becs, grace à l'adaptation d'appareils perfectionnés qui sont la propriété de l'inventeur.

C'est grâce à tous ces nombreux et différents systèmes, que, par la nuit la plus noire, les rades de la Rochelle se trouvent constellées de points lumineux, guides et sauvegarde de la navigation. Que nous sommes loin de la modeste bûche que les moines de Cordouan ou les gardiens de Chassiron brûlaient aux siècles derniers sur les tours confiées à leur garde ?

Erratum. Page 61, au lieu de « dans le petit canal ou estier qui est entre la *grande* et la petite rive....., » lire : « entre la *Grave* et la petite rive.

157

TABLE DES MATIÈRES

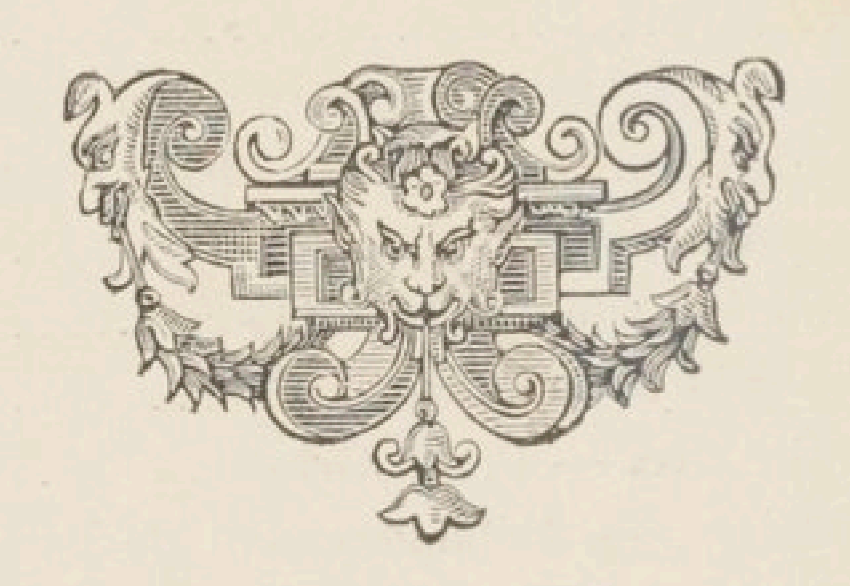


TABLE DES DESSINS ET DES PLANS

ACHEVÉ D'IMPRIMER
LE QUATORZE AOUT M D CCC XC
SUR LES PRESSES DE
M. SIRET, IMPRIMEUR
A la Rochelle